№ 23 (763)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

12 июня 2013 г.

Издается с 1998 г.

Украина в системе международных транспортных координат: курс на реформу

В Украине будут определены участки для остановки перегруженного транспорта

О проекте Закона Украины "Об автомобильном транспорте" (новая редакция)

Автовокзал как центр логистики пассажиров

ЕООО „БДЖ – грузовые перевозки"

Надежный и стабильный партнер

- Многолетний опыт
- Безупречная коммерческая репутация
- Конкурентные условия перевозок
- Гибкие цены на транспортные услуги
- Экологическая политика
- Индивидуальный подход к каждому клиенту
- Стратегически развитая инфраструктура
- Современное оборудование
- Широкие бизнес-возможности
- Международные перевозки

Болгария, г. София
ул. Ивана Вазова, 3
Тел.: +359 2/ 932 44 32
Факс.: +359 2/ 932 40 30
e-mail: bdzcargo@bdz.bg
www.bdz.bg

ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

7я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

2я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

8-10.10.2013

Минск, Республика Беларусь

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2

Организатор:

T&C ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86, E-mail: transport@tc.by http://tc.by

При поддержке:

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА и КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДНОМ ЖУРНАЛЕ

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ № 23 (763) 12 июня 2013 г.
Издается с 1998 г.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА

Автотранспорт и дороги 3
Авиация 9
Водный транспорт 14
Железнодорожный транспорт 20

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Международное сотрудничество 28
Официальная часть 30
Государственное регулирование 40
Отраслевое регулирование 41
- Автомобильный транспорт 41
- Авиационный транспорт 42
- Водный транспорт 43

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

Организация перевозок 47
- Автомобильный транспорт 47
- Авиационный транспорт 48
- Водный транспорт 49
- Железнодорожный транспорт 52

Топливо 53
Таможня 55

КОММЕНТАРИИ И ОБЗОРЫ

Украина в системе международных транспортных координат: курс на реформу 58
О проекте Закона Украины "Об автомобильном транспорте" (новая редакция) 63
Автовокзал как центр логистики пассажиров 67

Специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Андрей Спицкий, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167
Тел.: (044) 503-63-73
Заказ № 10814
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии ЧП "ДАР-ГРАНД":
Украина, 18000, Черкассы
ул. Чехова, 53, офис 313.
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 3528, 19.10.1998 р.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10814. Наклад 1000 примірників.
Адреса друкарні: ПП "ДАР-ГРАНД", вул. Чехова, 53, оф. 313,
м. Черкаси, 18010, Україна.
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции.
Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.
© ТРАНСПОРТ, 2010 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

info@transport-journal.com
www. transport-journal.com

При поддержке:

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

КМУ утвердил перечень строительства и ремонта дорог в 2013 г.

Правительство Украины утвердило перечень объектов строительства, реконструкции и капремонта автодорог общего пользования государственного и местного значения и объемы бюджетных средств для их финансирования в 2013 г. на сумму 681,2 млн грн., сообщает *Интерфакс-Украина*.

На строительство и реконструкцию автодорог планируется израсходовать 616,85 млн грн., в т.ч. на дороги госзначения — 345,473 млн грн., местного значения — 271,376 млн грн.

Наибольшие суммы будут направлены на строительство и обустройство в Днепропетровской обл. участков дороги Знамянка—Луганск—Изварино (179 млн грн.) и строительство автотранспортной магистрали через Днепр в Запорожье (225 млн грн.).

На капремонт дорог планируется направить 64,35 млн грн., при этом все средства будут израсходованы на капремонт дорог госзначения.

Служба автодорог в Хмельницкой обл. заключила соглашение относительно ямочного ремонта дорог

Служба автодорог в Хмельницкой обл. по результатам тендера заключила соглашение с ООО "Аграрная компания 2004" на ямочный ремонт дорог на 9,52 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

В течение года фирма должна сделать ямочный ремонт 58,75 тыс. кв. м выбоин, применяя струйный метод. Таким образом, 1 кв. м выбоины обойдется в 162 грн.

КК "Киевавтодор" заключила ряд соглашений

КК "Киевавтодор" по результатам тендера заключила соглашения на услуги по текущему ремонту объектов улично-дорожной сети на общую сумму 125,55 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок.*

Две трети выделенных средств — 80,77 млн грн. — получили частные фирмы. В частности, 48,54 млн грн. освоят ЧАО "Броварское ДСУ № 50" и его дочернее ООО "Битунова Украина". Первая фирма займется текущим средним ремонтом улиц, вторая — устройством тонкослойного покрытия дорог.

Еще 17,12 млн грн. получит ООО "Автомагистраль" на ремонт объектов "Большой кольцевой дороги".

Также 8,29 млн грн. пойдет на Голосеевский и Святошинский районы, где ремонтом займется Дочернее иностранное предприятие "Днипродор".

Остальные 44,78 млн грн. освоят коммунальные предприятия. Соответствующие районные дорожно-эксплуатационные управления будут заниматься текущим ремонтом в Дарницком, Деснянском, Днепровском, Оболонском, Печерском, Подольском, Соломенском, Шевченковском районах. Также коммунальщики будут ремонтировать Столичное и Наддднепрянское шоссе, дорожное покрытие мостов и путепроводов.

Служба автодорог Черновицкой обл. заключила соглашение относительно ремонта моста через р. Днестр

Служба автодорог в Черновицкой обл. заключила соглашение с ООО "Внедряющее предприятие Мост-1" на текущий средний ремонт моста через р. Днестр на 20,78 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

Речь идет о мосте на 303-м километре автодороги Н-03 Житомир—Черновцы между селами Атаки и Жванец в Хотинском районе.

Тендер провели по неконкурентной процедуре "закупка у одного участника", ссылаясь на крайнюю необходимость.

На улицах Киева произведут капремонт дорожного покрытия

Соответствующее распоряжение подписал председатель КГГА А. Попов. Заказчиком выполнения работ определена КК "Киевавтодор", сообщает пресс-служба КГГА.

В частности, в столице отремонтируют дорожное покрытие на следующих участках:

— в Голосеевском районе: на пересечении проспекта Науки и магистрали непрерывного движения;

— в Дарницком районе: ул. Российская (на участке от Харьковского шоссе до ул. Россошанской), ул. Горького (на участке от ул. Красноармейской до переулка Мартовского), ул. Левадная (на участке от ул. Мартовской до ул. Мостовой), ул. Садовая (на участке от ул. Николая Бажана в черте Киева);

— в Деснянском районе: ул. Путивльская, ул. Радистов (на участке от пр-та Броварского до ул. Ушицкой);

— в Днепровском районе: ул. Петра Запорожца (на участке от ул. Старосельской до ул. Курнатовского);

— в Оболонском районе: ул. Кореневская (на участке от дома № 16 на ул. Кореневской до р. Сырец), ул. Приречная (на участке от ул. Героев Сталинграда до дома № 5 на ул. Приречной);

— в Печерском районе: ул. Михаила Грушевского (на участке от ул. Шелковичной до ул. Ивана Мазепы), ул. Марии Примаченко (на участке от б-ра Леси Украинки до ул. Патриса Лумумбы);

— в Святошинском районе: пр-т Отрадный (на участке от ул. Пост-Волынской до ул. 9 мая), ул. Генерала Наумова (на участке от ул. Подлесной до ул. Академика Булаховского), ул. Тулузы (на участке от Кольцевой дороги до ул. Леся Курбаса), ул. Василия Кучера (на участке от ул. Семьи Сосниных до ул. Картвелишвили), ул. Василия Стуса (на участке от ул. Академика Палладина до ул. Беличанской);

— в Соломенском районе: ул. Ереванская (на участке от площади Космонавтов до ул. Курской), ул. Советская (на участке от Кольцевой дороги до ул. Ватутина и от дома № 12 до ул. Шевченко), ул. Шевченко (на участке от дома № 68 до дома № 76), ул. Героев войны (на участке от ул. Воздухофлотской до ул. Ленина), ул. Ленина (на участке от ул. Шевченко до ул. Московской);

— в Шевченковском районе: ул. Черкасская (в том числе подпорная стенка), ул. Ольжича (на участке от ул. Елены Телиги до ул. Сырецкой).

Во Львове заключили соглашение на реконструкцию транспортного узла

Управление капстроительства Львовского горсовета по результатам тендера заключило соглашение с ОАО "Львовское специализированное строительно-монтажное управление № 1" на реконструкцию транспортного узла на пересечении ул. Городецкой и Т. Шевченко. Стоимость сделки составила 20,90 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

До конца 2014 г. на перекрестке должны заново переложить трамвайные пути и реконструировать контактную сеть, системы наружного водоснабжения, дождевую канализацию, систему освещения, заменить покрытие дорог и тротуаров, а также ограждение. На перекрестке должны установить светофоры с постом видеонаблюдения и обустроить остановки.

На мелкий ремонт дорог в Ивано-Франковской обл. выделят средства

Текущий мелкий ремонт автодорог общего пользования государственного и местного значения общей протяженностью 4,11 тыс. км обойдется бюджету в 45,94 млн грн., сообщает *УНН* .

Исполнителем работ станет дочернее предприятие "Ивано-Франковский облавтодор" ОАО "Государственная акционерная компания "Автомобильные дороги Украины" (г. Ивано-Франковск), ценовое предложение которого на 1,24 млн грн. (на 2,7%) меньше предложения ООО "Ивано-Франкивськавтодор" (г. Ивано-Франковск).

Финансирование ремонта дороги будет осуществляться за средства госбюджета Украины и продлится до декабря 2013 г.

Власть Севастополя решила взять на баланс 60 дорог

Об этом заявил первый зампредседателя СГГА Ф. Рубанов. "Около 200 дорог в Севастополе не находились на балансе КП "Дорожно-эксплуатационное управление". Депутатами городского совета выделены деньги (300 тыс. грн.), и мы определили 60 основных дорог, которые будут проинвентаризованы и поставлены на баланс данного КП", — заявил Ф. Рубанов.

В марте т.г. директор КП "ДЭУ" Севастопольского горсовета А. Старый поднял тему инвентаризации и паспортизации городских дорог, сообщает *New-sebastopol.com.* "Строили много дорог, но на баланс предприятий эти дороги никто не передавал. В настоящее время эти дороги бесхозные. Наша задача — паспортизировать такие дороги, взять их на баланс. Планировать их содержание, ремонты. В т.г. сможем из 495 не паспортизированных дорог паспортизировать 152 дороги", — заявил А. Старый.

По его словам, далее следует планировать ремонты и реконструкции этих дорог.

На капремонт всех дорог в Керчи необходимо около 80 млн грн.

Об этом заявил помощник начальника Управления жилищно-коммунального хозяйства Керченского горсовета Б. Вейшторт. Он отметил, чтобы качественно отремонтировать керченские дороги, необходимо устранить причины их разрушения, сообщает *Business-politika.net.* "Например, сделаем мы только дорогу, а там потом прорвет трубу, — опять дорога будет нуждаться в ремонте. И так по кругу: мы делаем — там прорывает. Так что, если делать ремонт, то делать надо совместно со всеми службами: и с "Теплокоммунэнерго", и с водоканалом. Нужно совместно работать. Я надеюсь, что мы когда-то к этому придем", — заявил Б. Вейшторт.

В Дергачах будут строить полуторакилометровый путепровод

Институт "Укргипродор" планирует разработать рабочий проект строительства путепровода на автодороге Харьков—Золочев—КПП "Александровка", сообщает *SQ*. Работы над проектом были начаты в 2008 г., но затем были приостановлены из-за недостатка средств. В т.г. планируется профинансировать работы на 714 тыс. грн. Прогнозируется, что в 2013—2014 гг. проект будет готов и можно будет приступать к строительству.

По данным Дергачевской райгосадминистрации (мост построят на территории этого района), путепровод построят над железной дорогой, которую пересекает автодорога. Его длина будет составлять 1,6 км. В 2011 г. ориентировочная стоимость строительства составляла 97 млн грн. За это время стройматериалы подорожали и, возможно, потребуется больше средств.

Федеральные автомобильные дороги в РФ будут приведены в нормативное состояние

По результатам диагностических данных, протяженность федеральных дорог, не соответствующих нормативному состоянию, составляет более 27 тыс. км (57,5% от общего числа).

Главная задача "Росавтодора" — к 2015 г. выйти на стопроцентный объем финансирования, а к 2018 г. — привести сеть дорог в нормативное состояние. Об этом на заседании круглого стола "Дорога—автомобиль—водитель. Дорожная составляющая в безопасности дорожного движения" заявил начальник Управления эксплуатации и сохранности автомобильных дорог Федерального дорожного агентства "Росавтодор" И. Астахов, сообщает *Гудок.*

"В 2013 г. на капремонт и содержание федеральных трасс выделено порядка 171 млрд руб. — это 82% от общей потребности. В Сибирском федеральном округе финансовые вложения в 2013 г. по сравнению с 2011 г. увеличились в 2 раза. Так, на ремонт и содержание федеральных трасс в т.г. планируется выделить более 14 млрд руб. Главная задача "Росавтодора" — к 2015 г. выйти на стопроцентный объем финансирования, а к 2018 г., выполнив требуемый комплекс работ, привести сеть дорог в нормативное состояние и предоставить пользователям каче-

ственную услугу в виде хороших автодорог", — заявил И. Астахов.

При этом, по его словам, деньги необходимо изыскивать также внутри отрасли, расставляя приоритеты над определенными видами работ.

В Новой Москве появятся платные дороги

Отдельные участки дорог в районе Международного финансового центра в Новой Москве будут платными, заявил руководитель Департамента развития новых территорий Москвы В. Жидкин. По Международному финансовому центру уже утверждена транспортная схема развития инфраструктуры.

Согласно социологическому исследованию, проведенному по заказу ГК "Автодор", 52% россиян выступили против появления в стране платных дорог. Граждане уверены, что, кроме неудобств, это нововведение ничего не принесет, и качество дорог не улучшится. Противники строительства платных дорог опасаются изъятия земель, находящихся в частной собственности, без надлежащей компенсации, а также ждут пробок на въездах и наплыва строителей-мигрантов, сообщает *Autonews.ru.*

В ходе социологического исследования, проведенного группой независимых социологов по заказу госкомпании, было опрошено несколько сотен водителей в Московской, Тульской и Липецкой областях. Более 45% ответивших считают, что качество дорог в результате не улучшится, 55% граждан не устраивает то, что платить придется дважды: платные дороги не отменяют уплаты транспортного налога. Около 30% граждан опасаются пробок у въездов на платные дороги.

К ТЕМЕ

Ускоренный порядок изъятия земель применят при строительстве дорог Новой Москвы

Об этом заявил руководитель департамента развития новых территорий города Москвы В. Жидкин. По его словам, это дороги Мамыри—Саларьево, от Коммунарки до Южного Бутово и участок дороги от Киевского до Боровского шоссе, сообщает *Logistic.ru.*

"Там небольшие земельные участки, которые нам необходимо изъять под реконструкцию данных участков дорог, не более десяти участков по 10, 15, 20 соток. Это пока первый пример, где данный закон будет применяться при ускоренном изъятии земельных участков", — заявил глава департамента.

Развязка из 14 эстакад появится в Москве

В 2015 г. московские автомобилисты смогут пользоваться крупнейшей развязкой, которая включит в себя 14 эстакад. Уникальный транспортный узел строится на пересечении 4-го кольца с шоссе Энтузиастов. После окончания строительства развязка соединит 3 района — Кожухово, Вешняки и Измайлово. В настоящее время выполнено уже 70% работ, первые две эстакады откроют в течение ближайшего месяца, сообщает *M24*.

Проект развязки на пересечении МКАД с Ленинским пр. получил одобрение

Правительство Москвы утвердило проект планировки развязки на пересечении Московской кольцевой автодороги (МКАД) с Ленинским пр. Об этом заявил глава Москомархитектуры Андрей Антипов.

Проект предусматривает строительство бокового проезда вдоль Киевского шоссе по направлению в центр Москвы для отделения общественного транспорта и поворота от основного хода Киевского шоссе — Ленинского пр.; строительство бокового проезда и путепровода с внешней стороны МКАД для переноса зоны переплетения транспортных потоков с основного хода МКАД, включая реконструкцию левоповоротного съезда на боковой проезд вдоль Киевского шоссе в центр города, сообщает *Autonews.ru.*

Будут построены переходно-скоростные полосы, поворотные эстакады и реконструированы существующие поворотные съезды. Реализация предусмотренных проектом мероприятий позволит улучшить организацию движения транспорта в западном и юго-западном секторах города Москвы.

Участок Северо-Восточной хорды сдадут через год

Участок от шоссе Энтузиастов до Измайловского шоссе планируется ввести в эксплуатацию в мае 2015 г., заявил руководитель департамента строительства Москвы А. Бочкарев.

Это был первый участок Четвертого транспортного кольца, который город решил строить. Начатые участки Четвертого транспортного кольца были затем перепроектированы в несколько транспортных хорд, в частности участок ЧТК от шоссе Энтузиастов до Измайловского шоссе стал частью Северо-Восточной хорды, сообщает *News.auto.ru.*

По его словам, стоимость объекта составила 66 млрд руб., из которых в настоящее время освоено около 30 млрд руб. При этом, по словам чиновника, затраты на освобождение территории превышают затраты на строительные работы.

Комментарий. Зарубежные эксперты, специализирующиеся на городском проектировании, подвергли критике проекты по реконструкции выделенных магистралей в Москве. В частности, по их мнению, ремонт Ленинского проспекта и строительство северо-западной хорды никак не повлияют на решение транспортных проблем.

Доклад подготовлен учеными-урбанистами из США, Франции и Норвегии. Исследование было заказано фондом "Городские проекты" (создан муниципальным депутатом М. Кацем и блогером И. Варламовым), сообщает *Autonews.ru.*

Анализируя будущую северо-западную хорду, эксперты подчеркивают, что для непрерывного движения все левые повороты будут ликвидированы. Это приведет, в первую очередь, к перепробегам транспорта. Заметнее всего это скажется на автобусных парках, так как перевозчики будут ежедневно проезжать несколько десятков лишних километров, а пассажиры будут проводить в общественном транспорте больше времени.

Среди основных замечаний экспертов к реконструкции Ленинского проспекта — его нелогичное расширение. Так, по мнению исследователей, нельзя расширять проспект не на всех участках — это приведет к пробкам в тех местах, где идет сужение.

Общий объем выручки с начала платной эксплуатации ЗСД

Общий объем выручки с начала платной эксплуатации автомобильной дороги "Западный скоростной диаметр" (ЗСД) превысил 970 млн руб., сообщает пресс-служба Минтранса. Средний ежемесячный доход от эксплуатации ЗСД превышает 50 млн руб. В настоящее время в среднем по ЗСД проезжает около 60 тыс. пользователей в сутки.

На республиканских дорогах в Беларуси ликвидирована ямочность

С 1.01.2013 г. на республиканских дорогах ликвидировано около 338 тыс. кв. м ямочности. По данным Дежурно-диспетчерской службы Департамента "Белавтодор" Минтранса на 3.07.2013 г., в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 100 тыс. кв. м тонкослойных покрытий и 351 тыс. кв. м шероховатых слоев износа методом поверхностной обработки. К настоящему времени размечено 5052 км республиканских дорог, сообщает пресс-служба "Белавтодора".

Автодорожную отрасль Казахстана ожидают реформы

Вице-министр транспорта и коммуникаций РК Р. Скляр заявил о мероприятиях, запланированных в рамках разрабатываемого законопроекта "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам реформирования автодорожной отрасли. В частности, предполагается оптимизация управления отраслью путем создания условий для обеспечения строительства качественных дорог, эффективности и частичной окупаемости содержания дорог, а также привлечения квалифицированных специалистов.

Кроме того, в законе будут закреплены компетенции правительства по организации и финансированию дорожно-ремонтных работ и отражены обязанности, полномочия и порядок работы инженеров, сообщает пресс-служба Республики Казахстан.

Для оптимизации существующей структуры управления автодорожной отраслью будут упразднены территориальные подразделения Комитета автомобильных дорог, а республиканская сеть автодорог перейдет под управление специально созданного национального оператора.

Финский участок трассы "Скандинавия" завершат реконструировать в 2015 г.

Реконструкция участка трассы E18 "Скандинавия" (между Коткой и Коскенкюлой в Финляндии) стоимостью EUR623 млн будет завершена в 2015 г. Эксперты заявляют, что "Скандинавия" является одной из наиболее востребованных транспортных артерий для автомобилистов, однако считают, что реконструкция этого участка не облегчит жизнь российских автолюбителей, так как все пробки все равно концентрируются на границе, сообщает *РЖД-Партнер.*

В рамках проекта реконструкции 17 км существующей 2-полосной трассы будут превращены в 4 полосы скоростного шоссе. Помимо этого, будет построено 36 км новой автомагистрали. Проект включает в себя строительство шести многоуровневых транспортных развязок, капремонт двух существующих, прорубку двустороннего тоннеля в скале, 68 мостов, виадуков, путепроводов для животных и для велосипедных дорожек в местах примыкания к населенным пунктам. Частично движение по обновленной трассе будет открыто в текущем году, окончательный ввод в эксплуатацию скоростной магистрали намечен на конец 2014 г. Полностью строительные работы завершатся в 2015 г.

В Латвии необходимо модернизировать 600 км автомагистралей

Дорожная инфраструктура Латвии требует больших инвестиций и уступает по качеству соседним балтийским республикам, заявил министр сообщений Латвии Анрийс Матисс в рамках Международной конференции "ТрансБалтика". "В ближайшие годы нам необходимо реконструировать и модернизировать около 600 км автотрасс", — заявил он.

Также министр подчеркнул, что в сотрудничестве с транспортными компаниями и стивидорами создаются все условия для того, чтобы конкурентоспособность железнодорожного коридора Восток—Запад и портов страны возрастала, росли объемы грузопотоков, сообщает *РЖД-Партнер.*

В первую очередь речь идет об электрификации коридора, к которой приступят в 2015 г. "Это скажется на увеличении пропускной способности главного хода и значительно снизит транспортные расходы", — заявил А. Матисс.

ВБ выделил средства на обновление главной автодороги Грузии

Грузия и Всемирный банк подписали соглашение о финансировании четвертого проекта скоростной автомагистрали Восток—Запад (участок Агара—Земо Осиаури).

Для осуществления проекта Всемирный банк выделит на льготных условиях финансовый ресурс в размере около $75 млн, из которых $38 млн выделит Международный банк реконструкции и развития (IBRD) Всемирного банка, а около $37 млн — Международная ассоциация развития (IDA) Всемирного банка. Это новая инвестиция в программе восстановления магистрали, выделенная для обновления самого важного транспортного коридора Грузии, сообщает *РЖД-Партнер.*

Соглашение подписали министр финансов Грузии Нодар Хадури и региональный директор Всемирного банка на Южном Кавказе Генри Керали, сообщает ИА *Тренд*.

По словам Н. Хадури, целью проекта является обеспечение автомобильного сообщения Азербайджана с грузинским Причерноморьем по хорошей трассе.

На ЯМЗ в 2014 г. начнется производство двигателей, работающих на газе

На Ярославском моторном заводе "Группы ГАЗ" стартовал проект по созданию новой линейки газовых двигателей для коммерческого транспорта. Моторный завод "Автодизель" заключил соглашение с компанией Westport, ведущим международным производителем авто-

мобильных газотопливных систем и компонентов, о разработке линейки газовых двигателей для автомобильной, а также дорожно-строительной и сельскохозяйственной техники, работающей на сжатом природном газе. Линейка газовых двигателей экологических стандартов Евро-4 и Евро-5 создается на базе семейства моторов ЯМЗ-530, которые с 2013 г. серийно выпускаются на новом производстве, сообщает *Autoconsulting.com.ua*.

Газовые двигатели ЯМЗ-530 предназначены для техники, выпускаемой "Группой ГАЗ" (среднетоннажные автомобили ГАЗ, грузовики "Урал", автобусы ПАЗ, ЛИАЗ, КАВЗ), а также для других потребителей на российском и зарубежных рынках.

"СТ Нижегородец" запустит в серию автобус повышенной вместимости

ООО "СТ Нижегородец", крупнейшее российское предприятие по производству и продаже пассажирских микроавтобусов и спецтранспорта на базе легких коммерческих автомобилей известных европейских марок, готовится запустить в серийное производство новый автобус повышенной вместимости на шасси Iveco Daily 70C15 CC. Премьерный показ этой модели состоялся на выставке "Мир автобусов", которая проходила в подмосковной Коломне, сообщает *Abw.by*.

Новый автобус обладает всеми необходимыми качествами и характеристиками для комфортной и безопасной перевозки пассажиров в городских условиях. При скромных габаритных размерах — 8270/2367/2940 мм (длина/ширина/высота) — машина может вмещать до 47 человек (количество посадочных мест — 20+1 или 20+2+1 в зависимости от компоновки салона). Автобус оборудован передней и задней дверями с электроприводом. В проеме задней двери имеется низкорасположенная ступенька и аппарель для удобного въезда/выезда людей с ограниченными физическими возможностями на инвалидной коляске. Автобус комплектуется 3-литровым дизельным двигателем мощностью 146 л.с. и 6-ступенчатой коробкой передач.

Автобусы Подмосковья прошли тестовые испытания на маршрутах сочинской Олимпиады

Подмосковные автобусы, закупленные для обслуживания пассажиров на Олимпиаде в Сочи, прошли тестовые испытания на маршрутах олимпиады, сообщает РИА *Новый регион*.

Более 170 сотрудников и 57 автобусов ГУП МО "Мострансавто" с января по апрель 2013 г. находились в Сочи для обеспечения 9 международных спортивных соревнований. Эти соревнования рассматривались как тестовые перед Зимней Олимпиадой. Недавно все водители и автобусы вернулись из олимпийской столицы в московский регион.

BYD представила электрический автобус eBus

На 60-м Мировом Конгрессе производителей общественного транспорта марка BYD Auto презентовала электрический автобус.

BYD eBus по праву считается лучшим экологически чистым автобусом, работающим на электротяге, поскольку способен перевозить 250 пасс. и в городском режиме преодолевать 250 км без подзарядки. Он полностью соответствует европейским стандартам и его легко переоборудовать под те или иные потребности рынка, сообщает *Autoconsulting.com.ua*.

Volvo Trucks запустит в США производство грузовиков на диметилэфире

Компания Volvo Trucks сделала еще один шаг вперед в направлении по созданию грузовых автомобилей, работающих на альтернативных видах топлива.

Через несколько лет на рынке Северной Америки будут представлены грузовики, движение которых обеспечивает диметилэфир — энергоэффективный вид топлива, минимально воздействующий на окружающую среду, сообщает *Truckmarket.ru*.

В сотрудничестве с клиентами, производителями топлива и дистрибьюторами компания провела полевые испытания ДМЭ в Швеции и США. В Швеции 10 грузовиков, работающих на ДМЭ, эксплуатируются в нормальном режиме с 2011 г. Они стали частью проекта, финансируемого Шведским Энергетическим Агентством и ЕС. На сегодняшний день эти грузовые автомобили прошли больше 1 млн км. В США испытания начались в начале 2013 г. Полевые тестирования все еще продолжаются в обеих странах.

ДМЭ-технология Volvo в США будет представлена в моделях Volvo VNL с двигателем D13.

Жесткие нормы по автобусным перевозкам пока отложат

Ужесточение правил для автоперевозчиков отложили до 2014 г. Закон "Об автомобильном транспорте" может быть принят с поправками в части безопасности автомобильного движения. В последней редакции проекта закона прописана отсрочка введения новых правил, сообщает *Коммерсант-Украина*. По мнению самих перевозчиков, если не дать отсрочку, то в Украине могут оказаться вне закона почти 90% всего автопарка.

В частности, стало известно, что ремни безопасности в автобусах появятся через год после вступления закона в силу, а ограничители скорости должны быть установлены через два года. Такие поправки предложила внести Всеукраинская ассоциация автомобильного транспорта (ВААП).

ВААП и "Киевский городской центр по инвестициям и развитию" подписали меморандум

Всеукраинская общественная организация "ВААП" и Государственное бюджетное учреждение "Киевский городской центр по инвестициям и развитию" подписали Меморандум о сотрудничестве на основе общих интересов в сфере внедрения национальных инвестиционных программ и программ экономического развития в социально-экономическое развитие Киева и регионов Украины. От ВААП документ подписал вице-президент В. Вакуленко, со стороны инвестиционного учреждения — директор Д. Борисов.

Меморандумом предусмотрено объединить усилия и использовать имеющиеся возможности и ресурсы для развития сотрудничества

в инвестдеятельности отрасли автотранспорта. Для эффективного и оперативного достижения целей настоящего Меморандума стороны приняли на себя соответствующие обязательства по содействию привлечению инвестиций в развитие автомобильного транспорта и пассажирских перевозок как в Киеве, так и в других городах Украины, сообщает пресс-служба ВААПа.

Страны ТС создадут общую систему реагирования при авариях

Россия, Беларусь и Казахстан договорились о создании совместимых систем экстренного реагирования, аналогичных российской "Эра-ГЛОНАСС". Такие договоренности были достигнуты в Москве в ходе встречи глав национальных сетевых операторов в сфере навигационной деятельности трех стран, сообщает пресс-служба НП "ГЛОНАСС". Предполагается, что операторы совместят системы экстренного реагирования при авариях, создаваемые на территории России, Казахстана и Беларуси.

"В настоящее время системы экстренного реагирования при авариях уже создаются в Беларуси и Казахстане на основе решений российской "Эры-ГЛОНАСС" и будут гармонизированы с требованиями системы eCall, реализуемой в странах ЕС. В рамках принятых изменений в технический регламент Таможенного союза все автомобили, выпускаемые в обращение на территории стран союза, должны быть оснащены устройствами вызова экстренных оперативных служб с 1.01.2017 г.", — заявил президент НП "ГЛОНАСС" А. Гурко.

Белорусские перевозчики ожидают либерализации рынка транспортных услуг

Белорусские перевозчики ожидают от правительств Беларуси, России и Казахстана эффективных действий по либерализации транспортного рынка ЕЭП. "Мы должны исходить из того, что транспорт должен передвигаться по территории ЕЭП свободно, и это не дело, когда белорусский автотранспорт не может в настоящее время обеспечить перевозки из Казахстана в Российскую Федерацию, а российский перевозчик — из Беларуси в Казахстан. Квотная система подхода в области автотранспорта является серьезным барьером в интеграционном процессе экономик наших государств", — заявил на пленарном заседании Форума деловых людей стран ЕЭП председатель белорусской ассоциации международных автоперевозчиков БАМАП Н. Боровой, сообщает пресс-служба БАМАПа.

В Симферополе построят новый автовокзал

На заседании Республиканского градостроительного совета был представлен проект нового автовокзала в Симферополе, который планируют построить в районе улицы Москалева, за железнодорожным вокзалом.

Разработкой проекта занималась фирма "Архсервис", и в целом он был принят, однако членами совета были высказаны ряд замечаний и предложений, которые должны быть учтены в дальнейшей работе по реализации проекта.

Согласно плану, на автовокзал можно будет попасть по уже возведенному на железнодорожном вокзале конкорсу. Внутри будут размещаться не только кассы и залы ожидания, но и отель, кафе. Помимо обширной территории, отведенной под автобусную станцию, возле автовокзала обустроят паркинг, сообщает *Pravda.crimea.ua.*

На строительство нового объединенного транспортного комплекса (автовокзала, транспортной развязки, стоянки такси и реконструкцию ул. Москалева) в Симферополе планируют выделить 156 млн грн.

С обновлением парка предприятие "Севэлектроавтотранс" ежемесячно стало зарабатывать на 200 тыс. грн. больше

Об этом заявил депутат Севастопольского горсовета А. Старый.

"Предприятие дополнительно, по сравнению с тем периодом, когда не было новой техники, не было нового механизма управления, зарабатывает ежемесячно на 200 тыс. грн. больше. Это не позволяет им выйти на точку безубыточности. Потому что в соответствии с законодательством многие социальные слои населения возим бесплатно, а потом государство или город должны дотировать предприятие, погашая вот эту часть задолженности. И в этом плане, конечно, не всегда получается так, как хочется", — заявил А. Старый.

По его словам, есть предприятия в других городах, которые не дотируются. У них есть возможность самим покрывать часть убытков, сообщает *Business-politika.net.*

К ТЕМЕ

Прокуратурой Севастополя предупреждено незаконное взыскание с КП "Севэлектроавтотранс"

Прокуратура города Севастополя защитила КП Севастопольского горсовета "Севэлектроавтотранс" им. Круподерова от незаконных финансовых притязаний коммерческой структуры. Об этом сообщает пресс-служба прокуратуры г. Севастополя.

Примечание. *В 2007 г. частная фирма приобрела у ПАО "ЭК "Севастопольэнерго" право требования долга троллейбусного предприятия за электроэнергию.*

Впоследствии договор был признан незаконным. Однако фирма стала в судебном порядке требовать взыскания штрафных санкций в сумме 14,5 млн грн., начисленных на задолженность за 2007—2009 гг. Данный иск рассматривался хозяйственным судом г. Севастополя.

Прокуратура города вступила в рассмотрение этого дела и одержала победу. В начале июня 2013 г. суд отказал частному предприятию в удовлетворении исковых требований к КП "Севэлектроавтотранс".

В Москве повесят 250 информационных экранов с информацией о пробках и авариях

До сентября 2013 г. на дорогах Москвы будут установлены сотни информационных табло, на которые с 7 тыс. датчиков будет поступать информация о движении на московских трассах, сообщает *Гудок.*

Установка информационных экранов планируется в рамках внедрения Интеллектуальной транспортной системы. Данные о плотности дорожного движения будут поступать с датчиков, расположенных на Садовом и Третьем транспортных кольцах, МКАД, Можайском, Волоколам-

ском, Ленинградском, Ярославском шоссе и других вылетных магистралях. Табло будут информировать водителей о пробках и заторах на дорогах, а также о погодных условиях. Сами экраны, которых будет около 250, установят на вылетных магистралях и кольцевых трассах столицы, в том числе на МКАД.

В Париже ограничат скорость езды

Практически 560 км Парижа попадут в зону ограничения скорости движения автотранспорта от 20 до 30 км/ч, сообщает *Euromag*.

Таким образом, администрация города дает автомобилистам трехмесячную возможность перестроиться на новые правила движения. Систематически данный режим будет распространяться на все большей территории, занимая уже около сотни кварталов вместо нынешних семидесяти.

В программу своеобразной защиты попадут 1300 детских садов, начальных школ, колледжей и лицеев. Также ограничение коснется основных транспортных артерий Парижа, проходящих вдоль парка Buttes-Chaumont (19 округ Парижа).

К данной зоне добавятся еще 23 новых района, в которых скоростной режим ограничат до 20 км/ч. Основная масса подобных районов будет находиться у торговых центров и магазинов.

Дворников в Москве обяжут иметь водительские права

С 2014 г. две трети московских дворников будут обязаны иметь водительские права. Об этом заявил глава отдела информации департамента труда и занятости А. Петров.

По словам А. Петрова, наличие водительского удостоверения будет одним из главных требований к иностранцам, которые будут приезжать в Москву работать по квотам в сфере ЖКХ.

В настоящее время в Москве по квотам работает 120 тыс. мигрантов из стран СНГ. Только для центра города планируется закупить 4,5 тыс. ед. мелкой уборочной техники, для которой понадобятся операторы, сообщает *Auto.mail.ru.*

Стоит отметить, что не для всякой подобной машины требуется водительское удостоверение категории "В". К примеру, дворникам, работающим на некоторых типах снегоуборочной техники, потребуются права тракториста-машиниста. Кроме того, представители общественной палаты и ГИБДД выступали с обратным предложением: обязать всех иностранцев, работающих водителями в России, сдавать российские экзамены на получение водительского удостоверения.

АВИАЦИЯ

IATA улучшила прогноз по прибыли мировых авиакомпаний в 2013 г.

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), по итогам 2013 г. совокупная прибыль мировых авиакомпаний составит $12,7 млрд (на 20% больше, чем ассоциация прогнозировала в марте). Выручка авиаперевозчиков по итогам года составит $711 млрд.

По словам гендиректора IATA Т. Тайлера, фактором, положительно влияющим на финпоказатели авиаперевозчиков, является более эффективное использование активов. В 2013 г. фактор загрузки мировых авиаперевозчиков достигнет рекордного уровня в 80,3%, что на 6 п.п. больше аналогичного показателя 2006 г. Общее число пассажиров по итогам т.г., по прогнозам IATA, впервые в истории превысит отметку в 3 млрд и составит 3,13 млрд человек. Общий объем перевозимых грузов при этом останется без изменений — на уровне 52,1 млрд т.

IATA улучшила прогноз по прибыли авиакомпаниям всех регионов мира, кроме Латинской Америки, где прогноз остался без изменений — $0,6 млрд.

Так, европейские перевозчики зафиксируют в 2013 г. прибыль в размере $1,6 млрд (в 2 раза больше предыдущей оценки), азиатские авиакомпании — $4,6 млрд (по мартовскому прогнозу — $4,2 млрд).

В среднем, по словам главы IATA, авиакомпании заработают около $4 на каждом перевезенном в 2013 г. пассажире.

Ситуация с "АэроСвитом" привела к сокращению внутренних перевозок

Об этом сообщил журналистам В. Васильченко — директор компании "Нью Системс АМ" (управляет международным аэропортом "Харьков" и входит в состав группы DCH А. Ярославского). По словам топ-менеджера, только аэропорт "Харьков" в уходом "АэроСвита" потерял 14 рейсов в неделю на Киев.

В. Васильченко отметил, что за счет авиакомпании "Харьковские авиалинии" прирост пассажиропотока аэропорта составит 7—12% в год.

Справка. *Сетка полетов компании на это лето включает страны Средиземноморья — Турнис, Египет, Испанию, Грецию и Турцию. Общее количество рейсов в неделю — 32. Из них ежедневный рейс из Харькова, один — из Донецка, остальные — из Киева.*

В парке авиакомпании будет три самолета: два среднемагистральных Boeing 737-800 и один дальнемагистральный Boeing 767. В настоящее время физически имеется только один самолет — Boeing 737-800. Еще один Boeing 737-800 поступит до конца месяца, а дальнемагистральный ожидается в ближайшие дни.

С мая т.г. авиакомпания "Хорс" представлена в системе Sabre GDS на мировом рынке

Турагентства, работающие в системе Sabre®GDS, теперь имеют доступ к ресурсам АК "Хорс", включая доступ к экрану наличия мест, тарифам и возможности бронирования и оформления электронных авиабилетов, которые доступны через рабочее пространство Sabre®Red™ Workspace, сообщает *aviation.com.ua.*

"Авиалинии Харькова" пополняют свой штат бывшими сотрудниками "АэроСвита"

"Авиалинии Харькова" А. Ярославского (инвестор харьковского аэропорта) получили право на полеты — 6.06.2013 г. самолет компании осуществил первый с 2008 г. рейс (в Анталию). Пока перевозчик будет заниматься чартерными перевозками. По словам главы профсоюза бортпроводников "АэроСвита" В. Тимошенко, харьковская авиакомпания активно приглашает на собеседование бывших сотрудников "АэроСвита". В частности, туда уже взяли на работу бортпроводников обанкротившейся компании.

Справка. *А. Ярославский приобрел 99,99% акций "Авиалиний Харькова" год назад у ФГИУ за 1,2 млн грн. По его словам, главная цель приобретения — способствовать развитию аэропорта "Харьков" и довести его пассажиропоток до 1,2—2 млн человек в год.*

По итогам 2012 г. аэропорт "Харьков" обслужил 501,4 тыс. пассажиров, став седьмым по счету аэропортом в Украине по количеству обслуженных пассажиров. За 4 месяца т.г. аэропорт нарастил пассажиропоток на 37% — до 144,4 тыс. чел.

Примечание. *В настоящее время "Авиалиниями Харькова" руководит Н. Никитенко, который назначен в 2013 г. председателем правления перевозчика. Как сообщает* Коммерсант, *Н. Никинтенко — опытный менеджер. В разные годы он был заместителем гендиректора "АэроСвита", руководителем АК "Украина" и аэропорта "Одесса". По данным издания, у авиакомпании скоро может появиться новый гендиректор — им может стать А. Авдеев.*

С 2010 г. по 2012 г. А. Авдеев успел поработать гендиректором АК "АэроСвит". Кроме того, в свое время он занимал должность зампредседателя Госавиаслужбы. В настоящее время А. Авдеев работает в компании советником по техчасти.

Авиакомпании "Буковина" и "Украинско-Средиземноморские авиалинии" обвинили в пособничестве в поддержке терроризма

Как сообщалось ранее, авиакомпании "Буковина" и "Украинско-Средиземноморские авиалинии" (UM Air) были внесены Госказначейством США в список "Особых категорий и список запрещенных персон" (Specially Designated Nationals and Blocked Persons List). По данным американских властей, авиакомпании продавали и отдавали в лизинг самолеты иранским авиакомпаниям Mahan Air и Iran Air. С их помощью Иран якобы доставлял грузы в Сирию. США назвали это пособничеством в поддержке терроризма и насилия, совершаемых режимом Асада в Сирии.

По данным Госказначейства США, компании "Буковина" и "Украинско-Средиземноморские авиалинии" совершали множественные поставки авиатехники в Иран с 2010 г. В частности, Um Air давала в лизинг Mahan Air самолеты BAe-146 и Avro RJ100, а таже обучала пилотов и инженеров этой иранской компании. В настоящее время на них в Иране зарегистрировано 25 воздушных судов.

Американским промышленным корпорациям и банкам будет запрещено вести дела с фирмами, попавшими в черный список, а их владельцам и топ-менеджерам будет закрыт въезд на территорию США, сообщает *biz.liga.net*.

Справка. *Um Air в течение многих лет является назначенным авиаперевозчиком от Украины для регулярных полетов в Иран.*

К ТЕМЕ

Авиакомпании UM Air и "Буковина" отрицают поставки самолетов Ирану

Украинские авиакомпании "Буковина" (Черновцы) и "Украинско-Средиземноморские авиалинии" (Um Air, Киев) заявляют, что не продавали воздушные суда эксплуатантам из Ирана, а сдача в аренду воздушных судов ("мокрый лизинг") осуществляется под систематическим контролем авиавластей Украины и Ирана.

Кроме того, в Um Air сообщили, что с начала сирийского конфликта авиакомпания полностью прекратила все виды полетов в эту страну.

"Буковина" также не выполняет рейсы в Сирию и не имеет лицензии на право перевозки оружия и опасных грузов, сообщает *Коммерсант*.

Власти ЕС обеспокоены требованием РФ предоставлять личные данные авиапассажиров

Постановлением Минтранса РФ с 1.07.2013 г. все европейские компании, осуществляющие рейсы в Россию, из России, а также над ее территорией, должны направлять в Москву все личные данные пассажиров, которые те сообщают оператору при покупке билета. Это могут быть номера кредитных карт, сведения о предпочтениях пассажира при выборе места в самолете, а также адреса и контактные данные о том, куда и к кому в России направляется турист. Невыполнение европейскими операторами предписания Минтранса РФ грозит им запретом на использование российских аэропортов и воздушного пространства РФ.

Официальный представитель еврокомиссара по внутренним делам С. Мальмстрем выразила крайнюю степень озабоченности по вышеуказанному поводу. Она, в частности, отметила, что в случае если Россия не откажется от своих намерений, для европейских авиакомпаний возникнет конфликт между правовыми нормами Евросоюза и РФ. Так, согласно законодательству ЕС авиакомпании не имеют права предоставлять третьим странам личные данные авиапассажиров без особых на то причин, сообщает немецкая газета *Sueddeutsche Zeitung*.

Примечание. *По данным издания, постановление Минтранса относится также к пассажирам судов, поездов или автобусов.*

Из цены авиабилетов в России исключат багаж и питание

Минтранс РФ подготовил проект поправок в Воздушный кодекс. Предполагается, что в стоимость авиабилетов не будет автоматически включаться плата за питание на борту и за обработку багажа, сообщает *ИТАР-ТАСС*.

"Если вы летите без багажа, это не значит, что вы не заплатили за его обработку. Так пусть за багаж платят те, кто летит с багажом, и не брать тариф с того, кто летит без багажа", — пояснил замминистра транспорта РФ В. Окулов.

Осенью в аэропорту "Харьков" откроется грузовой терминал

В октябре т.г. в международном аэропорту "Харьков" планируется открытие нового грузового терминала. Об этом сообщил гендиректор компании-оператора аэропорта "Нью Системс АМ" В. Васильченко.

По его словам, стоимость реконструкции помещений под грузовой терминал составила около 12 млн грн. В результате появится современный терминал для обслуживания как авиационных, так и автомобильных грузов площадью 1500 кв. м.

В. Васильченко подчеркнул, что до недавнего времени в аэропорту совсем не было грузоперевозок, а "авиакомпании забыли, что это такое", сообщает *Городской дозор.*

Пассажиры терминала F в "Борисполе" смогут ходить к самолетам пешком

Аэропорт "Борисполь" позволит авиакомпаниям экономить и начнет проводить посадку пассажиров без использования перронных автобусов. Для этого аэропорт нанесет специальную маркировку пешеходных переходов на перроне около терминала F с целью безопасного прохода пассажиров к самолетам. Кроме того, у выходов на посадку в терминале F выделят накопители для аккумулирования пассажиров, что должно снизить общее время посадки.

Адаптация терминала под обслуживание только лоукостов также приведет к ликвидации существующего бизнес-зала. Освободившееся место превратят в общий зал ожидания, сообщает *ЦТС*.

Как отметили в "Борисполе", уменьшение количества услуг в терминале F приведет к снижению стоимости обслуживания для авиакомпаний.

ФГИУ получил 13 заявок от потенциальных арендаторов имущества терминала D аэропорта "Борисполь"

По состоянию на 1.06.2013 г. в региональном отделении ФГИУ по Киевской области зарегистрировано 13 заявлений от потенциальных арендаторов имущества терминала D аэропорта "Борисполь", деятельность которых связана с сервисным обслуживанием пассажиров.

По сообщению пресс-службы аэропорта, исходя из представленных потенциальными арендаторами заявлений, в терминальном комплексе D предполагается открытие еще семи общепитов, 12 заведений беспошлинной торговли, четырех учреждений сервисного обслуживания пассажиров, одного заведения розничной торговли продовольственными и сопутствующими товарами и двух точек торговых автоматов.

Кроме того, по состоянию на 1.06.2013 г. в региональное отделение ФГИУ от Мининфраструктуры поступили разрешения на заключение договоров аренды на размещение заведения розничной торговли продовольственными и сопутствующими товарами на первом этаже терминала D общей площадью 345,3 кв. м и размещение магазина беспошлинной торговли на первом этаже терминала D ("Премьер-Холл") общей площадью 33,0 кв. м, сообщает *tbu.com.ua.*

Пассажиропоток в аэропорту "Одесса" за 5 месяцев вырос на 20%

За 5 месяцев 2013 г. в международном аэропорту "Одесса" было обслужено 346,2 тыс. пассажиров, что на 20% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Количество выполненных рейсов увеличилось на 6% — до 5015 рейсов.

Международными перелетами воспользовались 283,1 тыс. чел. (рост 25%), внутренними — 63,1 тыс. чел., что соответствует прошлогоднему уровню.

В мае 2013 г. аэропорт "Одесса" обслужил 99,2 тыс. пассажиров, что на 28% больше, чем в 2012 г.

Отмечается устойчивый спрос на полеты между РФ и Украиной, который с начала года возрос на 88%. Так, в апреле 2013 г. АК "Россия" открыла прямой рейс из Одессы в С.-Петербург, а в мае АК "ЮТэйр" начала выполнение собственных ежедневных рейсов в Москву.

В настоящее время из Одессы в Москву летают 4 авиакомпании, выполняющие совокупно до 6 рейсов в день, пояснили в аэропорту, сообщает *aex.ru.*

Запорожский аэропорт получил сертификат годности аэродрома

Международный аэропорт "Запорожье" прошел очередную сертификацию и получил сертификат годности аэродрома сроком на три года.

По данным пресс-службы Запорожской облгосадминистрации, в рамках программы весенне-летних перевозок 2013 г., кроме традиционных рейсов на курорты Турции, жители области смогут осуществлять вылеты из аэропорта в Черногорию (Тиват) и Грецию (о. Родос), а также в Киев и Москву.

Примечание. *Из горбюджета на обеспечение текущей деятельности аэропорта было выделено 7,7 млн грн., из которых 4,5 млн грн. на данный момент уже освоено. Средства пошли на выплату долгов по зарплате, за энергоресурсы, на ремонт кровель аэропорта, проектирование ремонта фасада аэровокзала и др.*

Госавиаслужба решила купить для аэропорта три интроскопа для досмотра багажа пассажиров общей стоимостью $140 тыс., сообщает Интерфакс.

УФ аэропорта "Херсон" будет увеличен

Херсонский областной совет планирует увеличить уставный фонд коммунального предприятия "Херсонские авиалинии" (оператор аэропорта "Херсон").

Как указывается в проекте решения облсовета, текст которого размещен на официальном сайте регионального представительского органа, уставный фонд увеличат с 5 тыс. грн. до 5 млн грн. Проект решения планируется вынести на рассмотрение июньской сессии облсовета.

Примечание. *Согласно заявлениям властей Херсонской области за последние 2 года на восстановление инфраструктуры и сертификацию аэропорта "Херсон" уже направлено более 10 млн грн., сообщает* khersonline.net.

К ЧМ-2018 аэропорт "Домодедово" планирует построить новый терминал

Московский аэропорт "Домодедово" планирует построить новый терминал пропускной способностью 19 млн человек в год на удалении 1 км от действующего. По данным директора аэропорта И. Борисова, такое расположение терминала позволит обеспечить дополнительно 30 контактных мест стоянки ВС, сократить время обслуживания ВС более чем на 20 минут, оптимизировать схему движения ВС на перроне.

Проектирование и строительство удаленного терминала предварительно оценивается в 13,5 млрд руб., оборудование контактных мест стоянки потребует около 1 млрд руб., строительство межтерминальных связей — 1,5 млрд руб.

Как сообщает *aex.ru*, по сути, это будет объект со стерильной зоной для высадки и посадки пассажиров, в нем не будет зон регистрации пассажиров и багажа.

Первый в Европе морской аэропорт на насыпном острове заработает в декабре

Продолжается строительство турецкого аэропорта "Орду-Гиресун", который возводят на насыпном острове в Черном море. В настоящее время на строительстве объекта выполнено 40% работ. На днях начато бетонирование взлетно-посадочной полосы, длина которой составит 3 км. Первые самолеты аэропорт начнет принимать в декабре 2013 г.

Аэропорт "Орду-Гиресун" станет первым в Европе и четвертым в мире морским аэропортом. Согласно плану строительства, в 19 км от Орду и 25 км от Гиресуна, в море, будет засыпано 20 млн т земли, поверх которой установят бетонное перекрытие весом в 9 млн т, сообщает *blackseanews.*

Boeing откроет в Сколково школу пилотов

Американская авиастроительная корпорация Boeing намерена создать в Сколково школу пилотов. Как сообщает газета *Ведомости*, речь идет о создании специализированной летной школы при космическом кластере технопарка. Пилоты будут проходить курсы повышения квалификации на специализированных тренажерах.

Во время тренировок с летчиков будут сниматься биомедицинские показатели и тестироваться их выносливость.

Инвестиции со стороны Boeing в школу пилотов составят десятки миллионов долларов, сообщает *aviaport.ru.*

"ЮТэйр-Украина" получила третий Boeing 737-800

АК "ЮТэйр-Украина", дочерний перевозчик российской компании "ЮТэйр", получила третий Boeing 737-800. Воздушное судно заменит Boeing 737-400, который выведут из парка в июне.

Boeing 737-800 будет эксплуатироваться преимущественно на чартерных рейсах в Турцию и Египет, сообщает *aviation.com.ua.*

Ryanair обнародовала график поставок самолетов Boeing 737

Ирландская low-cost авиакомпания Ryanair обнародовала график поставок 175 самолетов Boeing 737-800. Первые 11 машин будут поставлены перевозчику к концу марта 2015 г. В течение следующих четырех лет авиакомпания получит 35, 50, 50 и 29 самолетов соответственно.

В рамках предыдущих четырех контрактов с Boeing перевозчик приобрел 348 самолетов, сообщает *aex.ru.*

"Аэрофлот" получил первый Sukhoi Superjet 100 в расширенной комплектации FULL

"Аэрофлот" получил первый самолет Sukhoi Superjet 100 производства компании ЗАО "ГСС" в расширенной комплектации FULL.

Справка. *В 2005 г. ОАО "Аэрофлот" и ЗАО "ГСС" заключили контракт на поставку 30 самолетов SSJ100. Для соблюдения сроков начала поставок первых машин стороны договорились о поставке первых 10 самолетов в спецификации "лайт", которые в дальнейшем будут заменены на самолеты в расширенной комплектации FULL.*

По данным авиакомпании, спецификация FULL отличается от стандартной в т.ч. новой системой управления полетом (Flight Management System (FMS)), и наличием погодного радара с функцией определения сдвига ветра, а также наличием системы беспроводной передачи данных о работе систем самолета и двигателей. Помимо этого, в данной версии сделано раздельное управление освещением и кондиционированием в обоих пассажирских салонах, добавлено дополнительное рабочее место бортпроводника, в салоне появился персональный обдув пассажирских кресел, сообщает *aex.ru.*

"Аэрофлот" может отказаться от грузовых самолетов MD-11

В ближайшее время "Аэрофлот" может принять решение прекратить перевозку грузов на трех лизинговых самолетах MD-11. Данные самолеты устарели и их обслуживание обходится дорого. Более того, эксплуатация лайнеров не прописана в стратегии развития перевозчика, сообщает *РБК daily*.

Справка. *MD-11 достались "Аэрофлоту" от дочернего предприятия "Аэрофлот-Карго" (перевозчик выполнял рейсы из "Шереметьево" до декабря 2009 г., позже деятельность авиакомпании была приостановлена по решению "Аэрофлота"). После закрытия "Аэрофлот-Карго" уже грузовой департамент "Аэрофлота" на MD-11 выполнял рейсы из европейского хаба "Франкфурт-Хан" (Германия) в Москву, Новосибирск, Токио, Гонконг, Шанхай и Пекин. Ориентировочно на эти рейсы приходилось до 48% перевозок грузов и почты, перевозимых "Аэрофлотом", остальное авиакомпания перевозит в багажниках пассажирских лайнеров. По данным Транспортной клиринговой палаты, по итогам 2012 г. "Аэрофлот" был второй по величине российской авиакомпанией, перевозящей грузы, после AirBridgeCargo.*

Комментарий. Как отмечает главный редактор журнала "Авиатранспортное обозрение" А. Синицкий, в последнее время прослеживается резкое увеличение количества перевозимых грузов в багажниках широкофюзеляжных самолетов. Однако в силу того, что грузовые потоки не всегда совпадают с пассажирскими, наличие небольшого парка для собственных грузовых перевозок обеспечивает авиакомпаниям дополнительные конкурентные преимущества.

По мнению эксперта, MD-11 по экономике проигрывают современным самолетам и было бы логичным заменить их на грузовые версии Boeing 777F или на A330-200F.

"Трансаэро" пополнила свой парк вторым грузовым самолетом Ту-204-100С

Воздушное судно получено авиакомпанией в рамках контракта о долгосрочном лизинге двух самолетов данного типа, заключенного между "Трансаэро" и лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко".

Первый грузовой самолет Ту-204-100С авиакомпания "Трансаэро" получила в апреле 2013 г. Самолеты будут эксплуатироваться на внутренних и международных маршрутах.

Примечание. *По сообщению пресс-службы компании, выбор воздушных судов Ту-204-100С обусловлен намерением "Трансаэро" раз-*

вивать сегмент грузовых перевозок, а также стремлением поддерживать российскую авиапромышленность, сообщает aex.ru.

Etihad Cargo сформирует совместно с Atlas Air Worldwide глобальную маршрутную сеть грузовых авиаперевозок

Компания Etihad Cargo подписала с Atlas Air Worldwide соглашение о формировании совместной глобальной маршрутной сети грузовых авиаперевозок. Совместная сеть, связывающая центр базирования Etihad Cargo в Абу-Даби с пунктами назначения в Азии, США, Южной Америке и Европе, уже начала действовать. В частности, Майами (США), Виракопус (Бразилия) и Кито (Эквадор) включаются в глобальную маршрутную сеть Абу-Даби—Гонконг—Чикаго—Майами—Виракопус—Кито—Амстердам—Абу-Даби, перевозка грузов по которой осуществляется 138-тонными лайнерами Boeing 747-8 грузовой модификации Freight, раскрашенными в корпоративные цвета Etihad Cargo.

Примечание. *После включения в маршрутную сеть Etihad Cargo трех новых городов в Северной и Южной Америке общее число обслуживаемых компанией направлений возросло до 92. Двадцать восемь из них обслуживаются 8 грузовыми лайнерами компании.*

Boeing 747-8 Freighter является крупнейшим грузовым судном в авиапарке Etihad Cargo, который также включает три Boeing B777F, один Boeing 747-400ERF, один Boeing 747-400F и два аэробуса A330-200F. В 2013—2014 гг. парк Etihad Cargo пополнится еще двумя аэробусами Airbus A330-200F.

В июне в маршрутную сетку Etihad Cargo добавится еще один пункт назначения на американском континенте. Так, Etihad Airways начинает пассажирские перевозки по маршруту Абу-Даби—Сан-Паулу (Бразилия). Рейсы будут обслуживать аэробусы A340-500 с грузовым отсеком.

Послов иностранных государств заинтересовали украинские самолеты Ан

4.06.2013 г. по инициативе МИД Украины ГП "Антонов" посетили аккредитованные в Украине послы 17 стран, в т.ч.: Шри-Ланки, Катара, Бангладеша, Мавритании, Ганы, Сьерра-Леоне, Намибии, Уганды, Эфиопии, Эквадора, Зимбабве, Анголы, Джибути, Замбии, Мозамбика, Экваториальной Гвинеи, Йемена.

Президент-генеральный конструктор ГП "Антонов" Д. Кива ознакомил гостей с современными программами предприятия, а также с его научно-техническим и производственным потенциалом. Члены делегации в т.ч. посетили сборочный цех, где изготавливаются региональные реактивные самолеты семейства Ан-148 и Ан-158.

На состоявшихся переговорах по обсуждению возможных направлений сотрудничества представители иностранных государств отметили многофункциональность самолетов Ан, их адаптированность к различным условиям эксплуатации, включая широкий диапазон климатических и погодных условий. Особое внимание дипломаты обратили на самолеты семейства Ан-148 и Ан-158, в т.ч. на VIP-варианты и самолеты спецназначения — морской патрульный Ан-148-300МП и санитарный Ан-148-100ЕМ. По их мнению, эти машины могут эффективно использоваться как коммерческими, так и государственными авиаперевозчиками, сообщает *aviaport.ru.*

Россия и Украина обсудили ход сотрудничества в двигателестроении

4.06.2013 г. в Запорожье (Украина) прошло заседание Межгосударственного координационного Совета по сотрудничеству между Россией и Украиной в области авиадвигателестроения.

В ходе мероприятия были заслушаны отчеты об эксплуатации двигателей Д-436-148 на самолетах Ан-148, состоянии эксплуатации двигателей Аи-222-25 на самолетах Як-130, рассмотрен ход летных испытаний Д-27 в процессе Государственных летных испытаний самолета Ан-70, об эксплуатации самолетов Ан-140 с двигателями ТВЗ-117 ВМА-СБМ1 и ряд других вопросов, сообщает *aviaport.ru*..

Как сообщил президент АО "Мотор Сич" В. Богуслаев, летные государственные испытания турбовентиляторной двигательной установки Д-27 в составе военно-транспортного самолета Ан-70 планируется завершить к августу т.г.

"До августа должна быть выполнена вся программа, которая предусматривает, в частности, десантирование груза, полет на различных углах и высотах. В испытаниях задействован смешанный экипаж", — отметил В. Богуслаев.

"Мотор Сич" получила территорию для строительства вертолетов

Запорожский горсовет выделил компании "Мотор Сич" участок земли возле международного аэропорта в Шевченковском районе для размещения комплекса по производству, испытанию и хранению серийно произведенных вертолетов.

Как сообщалось ранее, "Мотор Сич" начнет поставку вертолета украинской разработки МИ-2МСБ до 2014 г.

Interjet может открыть в Мексике предприятие по техобслуживанию Sukhoi SuperJet 100

Мексиканская авиакомпания Interjet может открыть в штате Керетаро (центр страны) предприятие по техобслуживанию эксплуатируемых компанией самолетов, в т.ч. Sukhoi SuperJet 100.

Как пояснил министр социального развития штата Марсело Лопес Санчес, в Керетаро уже есть завод группы Safran, которая является поставщиком ряда важных систем для SSJ 100.

В свою очередь ректор Университета аэронавтики Керетаро Ф. Перес уверен, что именно на предприятиях Керетаро удастся в обозримом будущем собрать первый мексиканский самолет. При этом ставится цель обеспечить к 2020 г. локализацию производства минимум 50%, сообщает *aex.ru.*

Акционеры "ИФК" одобрили ряд сделок по приобретению самолетов

4.06.2013 г. состоялось внеочередное общее собрание акционеров ОАО "Ильюшин Финанс Ко". Акционерами был одобрен ряд крупных сделок, в т.ч. по приобретению Обществом 50 российских самолетов МС-21, 32 канадских самолетов CSeries и 20 российских самолетов SuperJet.

Кроме того, были рассмотрены вопросы текущей деятельности

ОАО, по которым также были приняты положительные решения, сообщает *aex.ru*.

"МАК" сертифицировал самолет Ту-204СМ

Авиарегистром Межгосударственного Авиационного Комитета (МАК) завершены работы по сертификации самолета Ту-204СМ с двигателем ПС90А2. Оформлено Дополнение к Сертификату типа № СТ233-Ту-204-120СЕ/Д10 от 31.05.2013 г.

Справка. *Ту-204СМ — современный среднемагистральный самолет с улучшенными навигационными и летно-техническими характеристиками, способный перевозить 194 пассажира на расстояние до 4800 км. На самолете установлено более 20 новых систем и агрегатов, сообщает* aex.ru.

Boeing объявил о производстве более длинной версии Dreamliner

2.06.2013 г. компания Boeing объявила о начале производства самолета модели 787-9, более длинной версии 787 Dreamliner. Новую модель в линейке 787 начали производить 30.05.2013 г. в Эверетте, штат Вашингтон. Boeing 787-9 может перевозить от 250 до 290 пассажиров — на 40 больше, чем модель 787-8, использование которой началось в сентябре 2011 г. Первые полеты новой модификации состоятся в течение нескольких месяцев, а первый самолет по заказу получит авиакомпания Air New Zealand в 2014 г., сообщает *aviaport.ru*.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Ильичевский МТП снизил перевалку на 1,4%

Объем грузопереработки ГП "Ильичевский МТП" в январе—мае составил 5 млн 850 тыс. т, или 98,6% в сравнении с прошлогодним показателем. С начала года порт переработал 2 млн 175 тыс. т генеральных, 619 тыс. т наливных и 3 млн 56 тыс. т навалочных грузов.

Основное снижение объемов зафиксировано по переработке чугуна (84% по сравнению с 2012 г.), масла (86%), газа (59%) и угля (56%). Прирост грузоперевалки сохранился в номенклатуре контейнерных грузов (+10%), зерновых грузов (+30%) и ro-ro грузов (28%).

"К сожалению, сезонный спад деловой активности в Европе, наблюдаемый из года в год, не позволяет нам пока надеяться на скорое возобновление объемов перевалки. Объемы чугуна сегодня переместились в балтийские и российские порты. Незначительно компенсировать это снижение нам удается за счет эксклюзивных возможностей, которые мы имеем по работе с контейнерными, зерновыми и грузами паромной переправы", — прокомментировал результаты работы начальник порта А. Григорашенко.

За 5 месяцев порт принял 729 судов и 58947 вагонов.

Справка. *ГП "Ильичевский МТП" — универсальный международный порт, один из крупнейших на Черном море. На предприятии действуют спецтерминалы и комплексы, позволяющие перегружать широкий диапазон грузов — наливные, навалочные, генеральные. 29 причалов порта способны принимать суда грузоподъемностью до 100 тыс. т. Годовая проектная мощность ИМТП — свыше 30 млн т.*

Пропускная способность Ильичевского порта по перевалке контейнеров — 1,15 млн TEU. С 2007 г. порт способен обеспечивать одновременный прием 3 океанских контейнеровозов вместимостью свыше 5000 TEU, длиной до 300 м.

Грузопереработка Одесского МТП в январе—мае 2013 г.

По оперативным данным главной диспетчерской ГП "ОМТП", грузооборот Одесского МТП за 5 мес. т.г. составил 8,91 млн т, что на 2,458 млн т ниже января—мая 2012 г. Отставание обусловлено главным образом оттоком в российские порты большей части казахского транзита нефти и нефтепродуктов, сообщает пресс-служба порта.

В частности, в мае т.г. объем перевалки грузов на причалах нефтегавани порта составил 203,8 тыс. т против 794,7 тыс. т в мае 2012 г. В целом по порту отставание по наливными грузам в течение 5 мес. т.г. зафиксировано на отметке 2,199 млн т.

Уменьшение показателя 5 мес. т.г. по сухим грузам по сравнению с наливными не столь значительное — 259,5 тыс. т.

Перевалка контейнеров в январе—мае 2013 г. составила 2,464 млн т (против 1,987 млн т за аналогичный период 2012 г.).

Перевалка железорудного концентрата — 1,212 млн т (против 874,2 тыс. т в 2012 г.).

Перевалка сжиженного газа составила 400,8 тыс. т (против 315,7 тыс. т в 2012 г.).

Порт "Южный" увеличил перевалку грузов в январе—мае

МТП "Южный" (Одесская обл.) в январе—мае увеличил перевалку грузов на 10,2% — до 9,982 млн т по сравнению с аналогичным периодом 2012 г., сообщает пресс-служба порта.

Объем транзитных грузов составил 3,618 млн т, что на 1,3% превышает аналогичный показатель 5 мес. 2012 г.

Наибольшую долю в грузообороте имеют рудные грузы — 5,286 млн т.

С начала т.г. в порту обработано 363 судна и 83,346 тыс. вагонов.

Порт Евпатории увеличил грузооборот

По итогам работы Евпаторийского МТП за май т.г. отмечается увеличение количества судозаходов в порт по отношению к аналогичному периоду 2012 г., а также рост показателей грузооборота, сообщает пресс-служба экономического развития и торговли АРК.

В мае т.г. порт принял и обработал на 40 судов больше, чем за аналогичный период 2012 г. За этот же период грузооборот порта увеличился более чем на 30%, а количество большегрузных автомобилей, прошедших через порт, увеличилось на 21%.

Перевыполнение плана грузопереработки составило более 9 тыс. т. Увеличение грузооборота и количества судозаходов объясняется политикой благоприятствования приему и обработке судов при высокой ин-

тенсивности обработки и качестве предоставления услуг.

Евпаторийский МТП обработал 10000 автомобилей

4.07.2013 г. среди потоков грузов, перерабатываемых на причалах Евпаторийского МТП, через причалы проследовал десятитысячный большегрузный автомобиль, прибывший на пароме. Аналогичный показатель 2012 г. был достигнут портом только в конце июля. Таким образом, порт перевыполнил свой показатель 2012 г. на 2 мес. раньше запланированного, сообщает пресс-служба порта.

Грузооборот Ренийского МТП в мае 2013 г.

В мае т.г. ГП "Ренийский морской торговый порт" переработал 216,8 тыс. т грузов.

В частности, из общего количества наливные грузы (нефтепродукты) составили 151,1 тыс. т, сыпучие грузы — 37,1 тыс. т, из них: руда — 2 тыс. т, химические, минеральные удобрения — 14,2 тыс. т, хлебные — 20,9 тыс. т. Объем перегрузки тарно-штучных грузов составил 28,6 тыс. т, из них: черные металлы — 27,5 тыс. т, другие тарно-штучные грузы — 1,1 тыс. т, сообщают *Морские новости Украины*.

В общем объеме грузопереработки экспорт составил 124,8 тыс. т, импорт — 1,1 тыс. т, транзит по отправке — 90,9 тыс. т.

Переработка грузов Усть-Дунайским МТП в мае 2013 г.

По итогам мая т.г. объем грузопереработки Усть-Дунайского порта составил 0,9 тыс. т.

За 5 мес. т.г. грузопереработка Усть-Дунайского порта составила 3,4 тыс. т, из них 0,1 тыс. т — зерно, 3,3 тыс. т — нефтепродукты, сообщают *Морские новости Украины*.

Порты Краснодарского края увеличили перевалку зерна

За 4 мес. 2013 г. в РФ через морские порты Краснодарского края поступило около 30 тыс. т зерна и продуктов его переработки, что на 5,5 тыс. т больше, чем за аналогичный период 2012 г., сообщает пресс-служба контролирующего поставки регионального управления Россельхознадзора.

По данным управления, более 70% от всего импорта составляет рисовая крупа, которую в РФ поставляют 11 стран, наиболее крупные партии идут из стран Южной и Юго-Восточной Азии — Пакистана, Индии и Мьянмы. Существенно возрос также импорт зерновых, зернобобовых и масличных культур, в частности, объем поставок фасоли составил 4,4 тыс. т, подсолнечника — 2,1 тыс. т.

ММТП в мае 2013 г. увеличил перевалку грузов

Грузооборот ОАО "Мурманский морской торговый порт" (ММТП) мае 2013 г. составил 1,59 млн т, что больше показателя за май 2012 г. на 24,8%, сообщает пресс-служба компании.

В т.ч. экспорт составил 1,495 млн т, импорт — 49,52 тыс. т, каботаж — 48,21 тыс. т. Перевалка угля в мае т.г. составила 1,226 млн т.

В январе—мае 2013 г. грузооборот достиг 6,95 млн т, что на 9,7% больше аналогичного периода 2012 г. (экспорт составил 6,5 млн т, импорт — 211,9 тыс. т, каботаж — 210,16 тыс. т).

Мурманский порт достиг рекордного объема перевалки угля

По итогам работы в мае 2013 г. ОАО "ММТП" достигло максимального за всю свою историю объема перевалки угля. В течение мая т.г. отгрузка угля через порт составила 1,226 млн т.

Генеральный директор ММТП А. Масько заявил, что такой результат стал возможным за счет слаженной работы всего коллектива порта и проведенной оптимизации складского комплекса, сообщает *Morvesti.ru*.

В настоящее время в порту реализуется инвестиционная программа по обновлению оборудования и реорганизации складов, нацеленная на дальнейшее увеличение объемов перевалки угля.

Грузооборот ООО "Порт Высоцкий" за 5 месяцев 2013 г. вырос

Грузооборот ООО "Порт Высоцкий" за 5 мес. 2013 г. вырос на 86,8% к уровню января—мая 2012 г. — до 1,961 млн т, сообщает пресс-служба компании. В мае т.г. стивидор перевалил 500,184 тыс. т угля.

НМТП может сократить перевалку нефти в 2013 г.

Группа Новороссийский морской торговый порт (НМТП) может сократить перевалку сырой нефти в 2013 г. до 100 млн т.

Об этом заявил заместитель гендиректора группы по коммерции Р. Никитин, сообщает *Прайм*.

Грузооборот сырой нефти в 2012 г. составил 110,8 млн т, таким образом, падение может составить 9,7%.

Компания планирует перевалить 60 млн т через ООО "Приморский торговый порт", еще 40 млн — через порт Новороссийска.

Относительно зерна, Р. Никитин заявил, что компания намерена перевалить 6,3 млн т в год, по сравнению с 2012 г. падение может составить 20%.

ПКТ в мае т.г. обработал рекордное количество судов

ЗАО "Первый контейнерный терминал" (ПКТ, входит в Национальную контейнерную компанию) в мае 2013 г. обработало рекордное количество судов, сообщает пресс-служба НКК.

Всего за май т.г. было выполнено 106 судозаходов (в мае 2012 г. — 72 судозахода).

Грузооборот ПКТ в мае составил 92,15 тыс. TEU, рост к объемам мая 2012 г. — 6,8%.

Доля импортных грузов в грузообороте составила 53%, объем обработанных рефконтейнеров — 8,911 тыс. TEU.

Справка. *Первый контейнерный терминал — крупнейший контейнерный терминал в России и на Балтийском море. Благодаря регулярному фидерному сообщению ПКТ связан с крупными Европейскими портами — Роттердамом, Гамбургом, Бремерхафеном и Антверпеном.*

Порт "Морской фасад" в 2013 г. ожидает рост пассажиропотока

Пассажиропоток петербургского пассажирского порта "Морской фасад" на Васильевском острове в 2013 г. может составить полмиллио-

на человек, сообщает пресс-служба порта.

В 2012 г. порт принял 422,664 тыс. пасс. Таким образом, пассажиропоток в текущую навигацию может вырасти на 18,3%. Как ожидается, количество судозаходов в летнюю навигацию 2013 г. составит 252 судна, что на 11,5% больше, чем в 2012 г.

FESCO увеличила перевалку контейнеров в 1 кв. т.г.

Транспортная группа FESCO (головная компания — ОАО "Дальневосточное морское пароходство", ДВМП) согласно предварительным операционным результатам за 1 кв. 2013 г. увеличила перевалку контейнеров на 8,2% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 106,7 тыс. TEU, сообщает пресс-служба компании.

В т.ч. объемы переработки импортных контейнерных грузов выросли на 24%, каботажных грузов — снизились на 8,2%.

Перевалка автомобилей и техники увеличилась на 29,5% — до 21,5 тыс. ед., неконтейнерных грузов (за исключением автотехники) — снизилась на 30,8% — до 610,9 тыс. т преимущественно за счет сокращения грузопотока металлургической продукции.

FESCO снизила показатель EBITDA в 1 кв. т.г.

Транспортная группа FESCO согласно предварительным финансовым результатам за 1 кв. 2013 г. снизила показатель EBITDA на 3,8% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до $48,4 млн, сообщает пресс-служба компании.

Рентабельность FESCO по EBITDA снизилась на 1,5 процентных пункта — до 17,6%. При этом выручка компании выросла на 4,7% — до $275 млн.

Выручка компании в портовом дивизионе составила $46,8 млн (рост в 2,3 раза), в железнодорожном — $74,6 млн (-19,7%), в линейно-логистическом — $158,3 млн (+23,4%), в шипинговом — $17,7 млн (-58,1%). EBITDA составила в портовом дивизионе $17,8 млн (+85,5%), в железнодорожном — $24,8 млн (-35,6%), в линейно-логистическом — $8,8 млн против отрицательного показателя годом ранее, в шипинговом — $0,2 млн (-96,1%).

Перевозки в Беларуси внутренним водным транспортом с начала навигации

С начала навигации 2013 г. объем перевозок грузов внутренним водным транспортом составил около 900 тыс. т. Перевезено 34 тыс. пасс.

Объем инвестиций в основной капитал составил 11,2 млрд руб.

В соответствии с графиком продолжается строительство судоходного шлюза "Залузье" Днепро-Бугского канала, сообщает пресс-служба Минтранса Беларуси.

Грузооборот Актауского ММТП за 5 месяцев 2013 г. сократился

Грузооборот АО "Национальная компания "Актауский международный морской торговый порт" за 5 мес. 2013 г. сократился на 10,6% к уровню января—мая 2012 г. — до 4,157 млн т сухих и нефтеналивных грузов, сообщает пресс-служба компании.

Общая перевалка нефти и нефтепродуктов составила 2,968 млн т, сухих грузов — 1,188 млн т, из них перевалка металлопродукции — 299,3 тыс. т, других грузов — 255,2 тыс. т, зерна — 193 тыс. т, объем паромных перевозок составил 441 тыс. т. Количество судозаходов с начала 2013 г. — 692.

Грузооборот порта Таллинн за 5 месяцев 2013 г. сократился

Грузооборот порта Таллинн за 5 мес. 2013 г. сократился на 8,9% к уровню января—мая 2012 г. — до 12,6 млн т, сообщает пресс-служба администрации порта. В мае т.г. грузооборот сократился на 13,4% — до 2,3 млн т.

Объем перевалки наливных грузов за 5 мес. т.г. составил 8,9 млн т (-5%). Контейнерооборот порта вырос на 7,5% — до 106,71 тыс. TEU.

Грузооборот порта Вентспилс за 5 месяцев 2013 г. сократился

Грузооборот Вентспилсского свободного порта за 5 мес. 2013 г. сократился на 3,3% к уровню января—мая 2012 г. — до 14,3 млн т, сообщает пресс-служба администрации порта. В мае т.г. грузооборот составил 2,3 млн т.

Четыре из 10 терминалов порта за 5 мес. 2013 г. показали рост грузооборота. Терминал Ventbunkers — на 53%, "Вентспилсский торговый порт" — на 5%, Ventamonjaks serviss — на 27%, Ventplac — на 0,4%. Грузооборот Ventspils Nafta terminals сократился на 14%, Kalija parks — на 32%, Baltic Coal Terminal — на 4%, Ventspils Grain Terminal — на 34%, Ventall Terminals — на 11%, Noord Natie Ventspils Terminals — на 3%.

Грузооборот порта Клайпеда с учетом терминала Бутинге за 5 месяцев 2013 г. вырос

Грузооборот Клайпедского порта (Литва) за 5 мес. 2013 г. вырос на 9,1% к уровню января—мая 2012 г. — до 18,3 млн т, сообщает пресс-служба администрации порта. В мае т.г. в порту было перевалено 3,03 млн т грузов (+4,7%).

За май т.г. через Клайпедский порт без учета терминала Бутинге было перевалено 2,54 млн т грузов (-9,3%), а через Бутинге — 496,7 тыс. т грузов (+396,1%).

Основной рост произошел за счет грузооборота сырой нефти (496,7 тыс. т, +396,1%); нефтепродуктов (498,1 тыс. т, +15,5%); жидких натуральных и химических удобрений (84,7 тыс. т, +28,6%); первичных и обработанных полезных ископаемых, строительных материалов (161,3 тыс. т, +21,2%).

Судоходная компания Tallink в январе—мае сократила перевозку пассажиров

Судоходная компания Tallink в январе—мае 2013 г. сократила перевозку пассажиров на 4% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 3,3 млн чел., сообщает пресс-служба предприятия.

В мае т.г. пассажиропоток компании составил 792,574 тыс. чел. (+7,6% к уровню мая 2012 г.).

На линии Эстония—Финляндия пассажиропоток вырос на 6%, а на линии Финляндия—Швеция — до 9%.

Доход порта Констанца в 2012 г.

Согласно данным национальной компании (НК) Maritime Ports Administration SA Constantza,

обнародованным в ходе международной выставки "ИнтерТранспорт" (Одесса), выручка порта Констанца (Румыния) по итогам 2012 г. составила EUR65,775 млн.

Большую часть доходов (37,7%) обеспечило предоставление портом сервисных услуг. Выручка в данном сегменте составила EUR24,8 млн. Значительным был удельный вес доходов от предоставления имущества в аренду — 26%, или EUR17,13 млн.

Еще 11% составила выручка от снабжения энергоносителями (EUR7,16 млн), 2% — от бункеровки водой (EUR1,5 млн), сообщает *Blackseanews.net*.

Финансовые операции принесли порту еще EUR3,4 млн, обеспечив более 5% общего дохода.

Контейнерооборот Transiidikeskuse за 5 месяцев т.г. вырос

В январе—мае 2013 г. на контейнерном терминале Transiidikeskuse в Мууга было обработано 105,116 тыс. TEU, что на 8% превышает показатели аналогичного периода 2012 г., сообщает пресс-служба компании.

В мае т.г. на терминале было обработано 20,451 тыс. TEU, что на 1% больше, чем в мае 2012 г.

Справка. *Transiidikeskuse AS — оператор специализированных терминалов контейнерных и генеральных грузов, находящихся в порту Мууга.*

Грузооборот порта Хельсинки в январе—мае 2013 г. снизился

Грузооборот порта Хельсинки в январе—мае 2013 г. снизился на 5% к уровню 5 мес. 2012 г. — до 4 млн т, сообщает пресс-служба администрации порта. Трафик поровну разделился между импортом (-9% к прошлогоднему уровню) и экспортом (-1%).

Грузооборот порта в мае т.г. сократился на 5% и составил 850 тыс. т. Объем импорта снизился на 9% — до 411 тыс. т, экспорта — на 1% — до 440 тыс. т.

Новая система пожарной безопасности принята в эксплуатацию на морвокзале Одесского МТП

5.07.2013 г. назначенная приказом начальника ГП "ОМТП" комиссия с участием представителя Главного управления государственной службы по чрезвычайным ситуациям приняла в эксплуатацию автоматическую систему пожарной безопасности (АСПБ) морского вокзала, сообщает пресс-служба порта.

В системе использованы новейшие наработки в области охранных технологий. В нее включены функции автоматической пожарной сигнализации, автоматического пожаротушения и речевого оповещения. IT-оснащение позволяет дистанционно устанавливать чувствительность датчиков, выборочно анализировать ситуацию в каждом отдельно взятом помещении.

В ходе монтажа системы установлены 3 адресных приемоконтрольных прибора, 2 приемоконтрольных прибора системы пожаротушения. С учетом огромной площади морвокзала (одно из самых больших зданий в Одессе) и большого числа помещений, в АСПБ включены 911 дымовых и 17 тепловых оповещений, 16 ручных оповещений, проложено более 12 км сигнальных кабелей.

"Азовсталь" модернизировала Мариупольский МТП

Меткомбинат "Азовсталь" (Мариуполь) модернизировал мощности Мариупольского МТП после перехода на перевозку металлопродукции по железной дороге вместо автотранспорта. Об этом заявил гендиректор "Азовстали" Энвер Цкитишвили, сообщает *Интерфакс-Украина*.

С 20.05.2013 г. меткомбинат полностью отказался от перевозок металлопродукции автотранспортом в Мариупольский МТП. По его словам, сейчас доставка грузов осуществляется по железной дороге в порт предприятия, при этом комбинат увеличил расходы на транспортировку в интересах города — для сохранности автодорог. При этом он призвал перейти на транспортировку продукции железной дорогой и другие компании.

Мариупольский МТП расширяет контейнерный сегмент

ГП "Мариупольский морской торговый порт", лидирующее портовое предприятие украинского Азовского региона, работающее с контейнерами по универсальной крановой схеме, развивает сферу контейнеризированного экспорта.

Как заявил в Одессе начальник коммерческого отдела порта И. Барский, основой стало сотрудничество с компанией "Портинвест Лоджистик" (входит в холдинг "Портинвест"). В рамках договора, заключенного с компанией, порт начал осуществлять стаффирование контейнеров навалочными грузами. "В настоящее время мы также имеем предложения по биг-бэгам, металлопрокату и другим грузам", — заявил представитель порта.

Целью проекта является повышение конкурентоспособности Мариупольского МТП на рынке морских перевозок. По итогам 2012 г. порт сократил перевалку контейнеров на 27% — до 10 тыс. TEU. За 4 мес. т.г. перевалено 33 тыс. TEU, из которых на экспорт ушло более 1,3 тыс. TEU, сообщает *РЖД-Партнер*.

Создан Совет Мариупольского морского торгового порта

В соответствии с ЗУ "О морских портах Украины" в Мариупольском МТП создан Совет порта. Совет будет рассматривать изменения и дополнения к плану развития порта, своду обычаев, обязательные постановления. Одной из ключевых задач объединения является развитие инженерной структуры всего региона с учетом интересов государства, администрации ММТП и субъектов хозяйствования, работающих в порту.

Этот координационный орган объединил руководство порта, представителей городской власти, Донецкой железной дороги, пограничной и таможенной служб, а также стивидорных и экспедиторских компаний, осуществляющих деятельность в акватории и на территории предприятия. Председателем Совета избран начальник порта А. Росинский. "В таком составе мы сможем комплексно подойти к решению вопросов развития и непосредственно предприятия, а также его подъездной и внутренней инфраструктуры, обеспечив максимальное удовлетворение интересов всех сторон", — прокомментировал создание Совета начальник Мариупольского МТП А. Росинский.

Особенностью Совета ММТП стало создание Правления — рабочего органа, ответственного за консолидацию предложений участников объединения и разработку проектов нормативных документов.

***Справка**. ГП "Мариупольский МТП" входит в четверку крупнейших портов Украины и расположен на пересечении всех видов транспортных путей. Мощности порта позволяют перерабатывать свыше 17 млн т грузов в год. Порт круглогодично открыт для захода судов длиной до 240 м и осадкой до 8 м. Территория порта — 73,2 га, длина причальной линии — 4,2 км. Эффективность деятельности порта подтверждена сертификатами ISO 22000, ISO 9001, ISO 14001 и другими.*

Состоялось собрание работников портофлота Белгород-Днестровского МТП

4.07.2013 г. в Белгород-Днестровском МТП состоялось собрание трудового коллектива работников портофлота. В собрании приняли участие: заместитель начальника порта по эксплуатации В. Зинченко, начальник отдела кадров порта Т. Липецкая, начальник портофлота В. Чеботаев и председатель первичной профсоюзной организации ПРМТУ И. Сергеев, сообщает *Mtwtu.org.ua.*

На собрании поднимались вопросы сохранения рабочих мест и зарплат, перспективы ремонта плавсредств, сохранения социальных гарантий и выполнения норм и положений Коллективного договора, а также вопросы, связанные с предстоящей реорганизацией порта.

Группа "Креатив" хочет построить в украинском порту масложировой терминал

Группа "Креатив" (Кировоград), один из крупнейших операторов на масложировом рынке Украины, а также крупный экспортер зерновых, интересуется строительством морского портового терминала в Украине. Об этом заявил председатель правления "Креатив Групп" Ю. Давыдов, сообщает *ЦТС*.

По его словам, этот проект потенциально очень интересный, поскольку компания является крупным экспортером и хочет иметь собственные мощности в порту, заявил Ю. Давыдов. Но группа ориентируется на строительство терминала в среднесрочной перспективе.

***Справка.** Промышленная группа "Креатив" специализируется на переработке и производстве сельскохозяйственной продукции и продуктов питания. Предлагает более 70 видов жиров и широкий ассортимент маргаринов (более 20 видов) для промышленной переработки и розничного рынка. Производит также бутилированное рафинированное растительное масло для потребностей населения.*

Бердянский МТП сдает в аренду теплоход-бункеровщик

Бердянский МТП сдает в долгосрочную аренду на условиях стандартного бербоут-чартера "БЕРКОН 89" теплоход "Бункеровщик-119", сообщает *ПортНьюс*.

Минимальная фрахтовая ставка составляет $300 в сутки. Срок действия договора — до 5 лет.

Судно построено в 1976 г. в Болгарии, ходит под флагом Украины, осадка в грузе — 4,47 м, дедвейт — 1621 т, грузоподъемность — 1565 т. Район плавания — Азовское и Черное моря (20-мильная прибрежная зона). Судно однокорпусное.

ГНКАР завершит строительство крупнейшего в мире контейнерного порта в Турции

Принадлежащая "Госнефтекомпании Азербайджана" (ГНКАР) Petkim через 2 года завершит строительство в Турции крупнейшего в мире контейнерного порта стоимостью $400 млн, сообщает *АПА-Экономикс*. Об этом журналистам сообщил руководитель турецкого отделения ГНКАР Кянан Явуз.

По его словам, в настоящее время ГНКАР является одной из компаний, инвестирующих большие средства в экономику Турции.

Порт Саванна получил 4 суперкрана

Четыре новых причальных крана Konecranes для разгрузки контейнеровозов типоразмера Super-Post-Panamax прибыли к терминалу Garden City Terminal (GCT) порта Саванна (США), сообщает пресс-служба Администрации портов штата Джорджия.

Таким образом, общее количество электрических контейнерных кранов, работающих на GCT, было увеличено до 25 ед. Это самый большой парк кранов в управлении одного терминала на территории США, отмечается в сообщении. Заказ на эти краны был размещен на Konecranes в 2011 г.

Краны могут разгружать с берега суда шириной в 22 контейнера и поднимать груз весом свыше 66 т на более чем 41 м над доком. Каждый кран весит 1260 т, имеет в длину 132 м и в ширину 56 м.

На керченском заводе построили судно для норвежской компании

На судостроительном заводе "Залив" в Керчи вывели из дока судно технического обслуживания и ремонта офшорных конструкций Polar Onyx, построенное по заказу норвежской компании Ulstein Hull AS, сообщает пресс-служба завода.

Длина корабля составляет 130 м, ширина — 25 м, высота — 10 м.

К ТЕМЕ

У Керченского ССЗ "Залив" кончились заказы

Рабочих Судостроительного завода "Залив" отправили на вынужденный отдых. У завода больше нет заказов.

Как сообщает ТРК "Бриз", по словам работников предприятия, 31.05.2013 г. "Залив" спустил на воду корпус судна, и это был последний заказ. У завода на сегодняшний день закончились контракты на судостроение. Также один из сотрудников заявил, что руководство собирается продать цех № 32 под склады.

Директор по производству О. Безусяк заявил, что людям сократили рабочую неделю, но заверил, что на заводе все нормально. Информацию о продаже цеха никто из руководства не подтвердил, сообщают *Морские новости Украины.*

Черноморский ССЗ завершил ремонт десантного корабля

ПАО "Черноморский судостроительный завод" (ЧСЗ, Николаев, Украина) 4.07.2013 г. завершил комплексный ремонт среднего десантного корабля "Кировоград" Военно-Морских сил Вооруженных Сил Украины, сообщает пресс-служба завода.

В ходе ремонта, по чертежам проектно-конструкторского центра

завода была изготовлена новая аппарель судна и створки ворот устройства по приему и высадке десанта. Также произведен ремонт двух главных двигателей корабля с изготовлением новых газоходов.

Принят в эксплуатацию "ВФ Танкер-18"

Судоходная компания "В.Ф. Танкер" приняла в эксплуатацию восьмой построенный в Навашино серийный танкер "Волго-Дон макс" класса проекта RST27, сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро. Судно построено на Окской судоверфи.

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м.

Всего на заводе должно быть построено пятнадцать танкеров проекта RST27.

Rolls-Royce разработает проект СПГ двигателей

Rolls-Royce Plc подписала меморандум о взаимопонимании (MoU) с испанской судоходной компанией Balearia для разработки проекта конверсии движительной установки для работы на сжиженном природном газе (СПГ). Двигатели будут установлены на трех высокоскоростных паромах, которые в настоящее время работают на дизельном топливе, сообщает пресс-служба Rolls-Royce.

Оператор Balearia, суда которой осуществляют паромное сообщение между материковой Испанией и Балеарскими островами, в Гибралтарском проливе и на Багамские острова, намерена переоборудовать дизельные двигатели трех паромов (HSC Ramon Llull, HSC Jaume II и HSC Jaume III) для перехода на более экономичный и экологичный сжиженный природный газ.

Wartsila представила новую модификацию двухтопливного двигателя

Wartsila (Финляндия) представила новую и более мощную модификацию двухтопливного двигателя Wartsila 34DF, сообщает пресс-служба компании. Новая версия отличается большей экономичностью и меньшим воздействием на окружающую среду. Мощность двигателя возросла до 500 КВт на цилиндр, что увеличило мощность данных двигателей максимально до 8 МВт.

Работая на газе, двигатель отвечает стандартам IMO Tier III, работая на жидком топливе — стандартам IMO Tier II. При этом в качестве жидкого топлива может использоваться низкосернистое (с содержанием серы ниже 0,1%).

Морские перевозчики готовы поддержать проект "Викинг"

Морские перевозчики могут снизить тарифы для привлечения дополнительных грузопотоков на маршрут "Викинг".

Такая информация обнародована от имени АО "Литовские железные дороги" в Одессе.

Как сообщил в ходе презентации проекта "Викинг" замдиректора Дирекции по грузовым перевозкам по вопросам развития ЛЖД Стасюнас Саулюс, о своей готовности ввести тарифные скидки на перевозки в рамках маршрута "Викинг" заявил железнодорожно-паромный перевозчик Украины, судоходная компания "Укрферри".

"Морские линейные перевозчики держат высокие тарифы на перевозки, и это является препятствием для развития маршрута "Викинг" в южном морском направлении. Если перевозчики подтвердят свою готовность к снижению тарифов, проект реально выйдет на новый уровень за счет присоединения Турции", — заявил С. Саулюс.

Было бы целесообразным присоединение к проекту "Викинг" морских перевозчиков. Такими участниками могут быть "Укрферри", судоходная контейнерная линия ARKAS (Турция) и прочие заинтересованные линейные перевозчики. Это придаст качественно новый импульс развития проекту "Викинг", резюмировал представитель ЛЖД.

"УДП" не смогло погасить задолженность по зарплате

Руководство судоходной компании "Украинское Дунайское пароходство" (УДП) не погасило 7-месячную задолженность по заработной плате на предприятии. По словам представителя профсоюза "Защита труда" А. Ищенко, Мининфраструктуры обещало профсоюзам, что этот вопрос будет решен до 3.06.2013 г., однако этого не произошло, сообщает *Коммерсант-Украина*.

Задолженность УДП по зарплате составляет несколько миллионов гривен, заявляет А. Ищенко. "Точную сумму назвать сложно — существует как задолженность перед "береговыми" рабочими в гривне, так и валютные долги перед моряками, которые должны выплачивать иностранные "дочки" УДП",— заявил он.

По словам профсоюзного активиста, в отдельных структурных подразделениях предприятия зарплата не выплачивается с сентября 2012 г.

Украина и Румыния могут восстановить паромную переправу через Дунай

Румыния намерена активизировать переговоры с украинским МИДом по вопросу создания паромной переправы между населенными пунктами Исакча и Орловка (Ренийский район). Об этом заявил генеральный консул Румынии в Одессе Эмил Рапча в ходе встречи с руководителями предприятий Одесского региона, сообщает *ЦТС*.

Консул заявил, что для депрессивных районов обеих стран появление переправы и международного пограничного пункта пропуска способно стать мощным толчком к развитию. Путь между Украиной и Румынией для грузовых фур и туристических автобусов сократится более чем на 200 км.

В Одесском МТП пришвартовалась 100-метровая яхта

4.07.2013 г. у причала Одесского морвокзала пришвартовалась яхта Tere Moana под багамским флагом. Длина яхты — 100 м, ширина — 14 м, осадка — 3,4 метра, крейсерская скорость — 14 узлов. Судно может принять на борт 95 отдыхающих, которые будут размещены в 45 каютах. Их обслужат 54 члена экипажа, сообщает *Первый одесский портал*.

Яхту создали в 1998 г. для французской круизной компании Compagnie Du Ponant, тогда она носила название Le Levant.

Количество аварий на морском транспорте РФ выросло в 2 раза

Количество выявленных нарушений на водном транспорте РФ за январь—май 2013 г. снизилось в 2,7 раза в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до 2006 ед. При этом количество аварий на морском транспорте выросло в 2 раза — до 20 случаев. Количество проведенных инспекторских проверок возросло на 11,5% — до 1042 проверок, сообщает *Portnews.ru.*

MSC закрыл сделку по продаже TIL

Mediterranean Shipping Company и Global Infrastructure Partners (GIP) с группой соинвесторов закрыли сделку, по которой GIP приобрела у MSC 35% компании Terminal Investment Limited S A (TIL).

В настоящее время TIL является шестым в мире терминальным оператором.

Справка. *Независимый инвестиционный фонд Global Infrastructure Partners управляет активами на сумму $15 млрд. В т.ч. в портовом секторе GIP контролирует 27% доли в порту Брисбен (Австралия), 50% International Trade Logistics в Буэнос-Айресе (Аргентина) и 100% Great Yarmouth Port в Великобритании.*

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

В течение мая железные дороги Украины снизили погрузку

По итогам эксплуатационной работы за май т.г. железные дороги Украины ежесуточно грузили 983,69 тыс. т грузов, или 15357 вагонов. По сравнению с аналогичным периодом 2012 г., когда ежесуточно грузилось 1099 тыс. т грузов, или 17306 вагонов, погрузка снизилась.

В мае 2013 г. Донецкая ж/д ежесуточно грузила в среднем 5644 вагонов (361 тыс. т), Приднепровская ж/д — 4667 вагонов (308,6 тыс. т), Южная ж/д — 1211 вагонов (77,2 тыс. т), Юго-Западная ж/д — 1573 вагонов (98,1 тыс. т), Одесская ж/д — 1239 вагонов (77 тыс. т), Львовская ж/д — 1023 вагона (61,7 тыс. т), сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

Показатели работы вагонного и локомотивного парка "Укрзалізниці" в мае

По сообщению пресс-службы "Укрзалізниці", эксплуатационный грузооборот локомотивов в мае т.г. составил более 28937 млн ткм брутто. Общий эксплуатационный грузооборот — 17225,630 млн ткм нетто, при этом на транзитные перевозки пришлось 2334,29 млн ткм.

Среднесуточный пробег локомотива в мае составил 509 км (109% к плану и 107,4% к прошлому году), среднесуточная производительность локомотивного парка — 1459 тыс. ткм брутто (107,9% к плану и 106,9% к прошлому году), средний вес грузового поезда — 3,465 тыс. т (102,8% к плану и 101,2% к прошлому году). Средняя участковая скорость локомотивов составила 40 км/ч, средняя участковая скорость в грузовом движении — более 40 км/ч.

Оборот грузового вагона составил 8,07 суток — 92,2% к плану, в т.ч. груженого — 3,19 суток (103,1% к плану).

В мае 2013 г. 100% грузовых поездов было отправлено по расписанию и 98,7% последовало по графику.

В мае железными дорогами Украины отправлено почти 37 млн пассажиров

В течение мая т.г. железными дорогами Украины отправлено 36,915 млн пассажиров. Всего по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. пассажирооборот увеличился на 1,9% — до 4930,50 млн пасс.км, в т.ч. в дальнем сообщении — до 3503,5 млн пасс.км, в пригородном — до 1427 млн пасс.км.

За отчетный период без отклонений от расписания было отправлено 99,6% пассажирских составов; 98,2% поездов последовало по расписанию.

Тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины в среднем будут проиндексированы на 4,6%

С 6.06.2013 г. вступил в силу приказ Мининфраструктуры Украины "О внесении изменений в Коэффициенты, применяемые к тарифам Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги". Согласно приказу, в среднем за 2013 г. тарифы на перевозку грузов ж/д транспортом в пределах Украины будут проиндексированы на 4,6%.

Индексация железнодорожных тарифов будет осуществляться поэтапно: в июне — на 4%, с 1.07.2013 г. — на 3% и с 1.10.2013 г. — на 2,8%.

Т.о., на конец 2013 г. по сравнению с соответствующим периодом 2012 г. общий показатель индексации тарифов составит 10,1%, однако определяющим является именно среднегодовой показатель — 4,6%, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

Справка. *Индексация тарифов на перевозку грузов ж/д транспортом практически не осуществлялась в течение 3 лет: 2009 г., 2010 г. и 2012 г. При этом в последние годы темпы роста цен производителей промышленной продукции опережают темпы роста ж/д тарифов в несколько раз. Даже с учетом осуществления индексации тарифов в 2013 г. индекс цен производителей промышленной продукции, согласно прогнозам специалистов, будет выше, отмечают в "Укрзалізниці".*

"Укрзалізниця" снизила стоимость перевозки контейнерного транзита в сообщении с Россией

КМУ утвердил льготные спецставки на перевозки транзитом контейнеров, следующих от границ с ЕС в направлении России (в прямом и обратном направлениях). Как сообщает *РЖД-Партнер,* новый тарифный порядок охватывает перевозки универсальных собственных контейнеров на собственных или арендованных платформах. Подпадающий маршрут — через западные погранпереходы Ужгород и Чоп

(на Словакию, Венгрию) направлением на погранпереход Зерновое (на границе с РФ). Конечные точки льготного маршрута на российской стороне — станции Нижний Новгород-Автозавод (Горьковская ж/д) и Москва-Товарная (Октябрьская ж/д).

Для данного маршрута установлены спецтарифы: $306/ед. для 20-футового контейнера, $610/ед. — для 40-футового. Действие льготного положения пролонгировано до конца т.г.

ПЖД снизила объем перевозки грузов

За 5 месяцев 2013 г. ПЖД погрузила более 47,229 млн млн т грузов (это на 242 т меньше, чем за аналогичный период 2012 г., однако больше, чем за 5 месяцев 2011 г., когда было погружено 47,160 млн т).

Во внутреннем сообщении было погружено 28,332 млн т, в т.ч.: каменного угля — более 6,147 млн т, кокса — 515,2 тыс. т, нефти и нефтепродуктов — 461,3 тыс. т, флюсов — 1,401 млн т, руды железной и марганцевой — 14,958 млн т, черных металлов — более 1,063 млн т, лома черных металлов — 373,1 тыс. т, строительных грузов — 883,7 тыс. т, промышленного сырья и формовочных материалов — 17,8 тыс. т, цемента — 419,1 тыс. т, зерна — 45 тыс. т, продовольственных и сборных товаров — 916,3 тыс. т.

На экспорт за 5 месяцев т.г. было отгружено более 18,897 млн т грузов, в т.ч. кокса — 63,7 тыс. т, руды железной и марганцевой — 11,827 млн т, черных металлов — 4,891 млн т, химминудобрений — 312,8 тыс. т, строительных грузов — 910,1 тыс. т, зерна — 115,8 тыс. т, продовольственных и сборных товаров — 722,6 тыс. т.

В мае ПЖД погрузила 9,5 млн т грузов

По итогам работы в мае 2013 г. Приднепровская ж/д погрузила 9,561 млн 561 тыс. т грузов. В частности, во внутреннем сообщении погружено более 5,751 млн т, в т.ч. каменного угля — 1,049 млн т, кокса — 110,2 тыс. т, нефти и нефтепродуктов — 110,6 тыс. т, флюсов — 278,3 тыс. т, руды железной и марганцевой — 3 млн т, черных металлов — 232,8 тыс. т, лома черных металлов — 74 тыс. т, строительных грузов — 257,1 тыс. т, промышленного сырья и формовочных материалов — 221,5 тыс. т, цемента — 133,1 тыс. т, зерна — 11,1 тыс. т, сборных и продовольственных товаров — 240, 2 тыс. т.

На экспорт в течение отчетного периода предприятие погрузило 3,81 млн т грузов, в т.ч. кокса — 6,1 тыс. т, руды железной и марганцевой — 2,427 млн т, черных металлов — 921,1 тыс. т, хим- и минудобрений — 68,6 тыс. т, строительных грузов — 198,1 тыс. т, зерна — 15,8 тыс. т, сборных и продовольственных товаров — 135,3 тыс. т.

За 5 месяцев эффективность вагонного и локомотивного парка ПЖД возросла

За 5 месяцев 2013 г. среднесуточный пробег локомотива на ПЖД составил 484 км (109,5% к плану и 104,5% к уровню 2012 г.), а среднесуточная производительность локомотива — 1366 тыс. т км брутто (107,7% к плану и 104,8% к прошлому году).

Оборот груженого вагона за отчетный период был ускорен к плану на 0,05 суток — до 1,69 суток, оборот грузового вагона — на 0,29 суток — до 4,24 суток.

Участковая скорость выполнена на уровне 38,5 км/ч, что составляет 103,5% к плану и 101,9% к уровню 2012 г.

За январь—май на ПЖД было отремонтировано около 5000 вагонов

В течение 5 месяцев 2013 г. в вагоноремонтных депо Приднепровской ж/д было отремонтировано 4,619 тыс. грузовых полувагонов. Из них деповской ремонт прошли 4,468 тыс. вагонов, капитальный — 151.

В частности, в вагонном депо Нижнеднепровск-Узел было отремонтировано 890 вагонов, Верховцево — 219, Батуринская — 930, Мудреная — 767, Пятихатки — 372, Пологи — 474, Мелитополь — 376, Запорожье-Левое — 30, Джанкой — 561 вагон.

Одесскую ж/д признали лучшим предприятием в отрасли по охране труда за 2012 г.

Согласно решению Центральной комиссии "Укрзалізниці" по результатам конкурса на лучшее предприятие по охране труда в 2012 г. первое место присвоено Одесской ж/д. Среди отраслевых служб железных дорог второе место заняла служба локомотивного хозяйства. Среди дирекций ж/д перевозок второе место заняла Шевченковская дирекция ж/д перевозок. Почетное первое место среди структурных подразделений заняли Котовское строительно-монтажное эксплуатационное управление № 2 и ст. Знаменка, второе место — Херсонский отряд ведомственной военизированной охраны, третье место — вагонное депо Херсон, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

В январе—мае ДЖД снизила погрузку на 8,1%

За 5 месяцев т.г. Донецкая ж/д погрузила 53,3 млн т (834,894 тыс. вагонов), что составляет 91,9% к аналогичному периоду 2012 г. Среднесуточная погрузка составила 353 тыс. т.

За отчетный период ДЖД было выгружено 794,713 тыс. вагонов, что составляет 36,1% от общих объемов "Укрзалізниці". Среднесуточный показатель выгрузки составил 5263 ед. (95,3% к аналогичному периоду прошлого года).

Средний вес грузового поезда брутто за 5 месяцев т.г. составил 3,346 тыс. т, средняя техническая скорость — 39,5 км/час, оборот грузового местного вагона — 2,87 суток.

Традиционно основным видом груза, перевозимого ДЖД, является каменный уголь. С начала года его было погружено 31,070 млн т. В среднем за сутки грузилось 205,8 тыс. т угля (3,002 тыс. вагонов), что составляет 58,2% от общих объемов перевозок по дороге.

Кроме этого, одними из основных грузов за отчетный период в т.ч. были черные металлы (в среднем ежесуточно грузилось 40,7 тыс. т), флюсы (27,6 тыс. т), кокс (26,3 тыс. т), строительные грузы (8,2 тыс. т).

Примечание. *По сообщению пресс-службы ДЖД, объемы грузоперевозок уступают показателям прошлого года, в первую очередь благодаря сокращению производства в горно-металлургическом комплексе.*

По сравнению с соответствующим периодом 2012 г. наблюдается уменьшение объемов перевозки каменного угля (на 4,5%), черных металлов (на 5,0%), строительных материалов (на 6,9%).

ОАО "РЖД" успешно осуществило размещение долгосрочных инфраструктурных облигаций с защитой от инфляции

5.06.2013 г. ОАО "РЖД" успешно разместило инфраструктурные облигации серии БО-18, купонные платежи по которым привязаны к индексу потребительских цен. Номинальный объем выпуска составляет 25 млрд руб., срок обращения — 30 лет, купонный период — 6 месяцев, оферта не предусмотрена.

Ставка первого купона, установленная по результатам букбилдинга, составила 8,20% годовых. Последующие купоны зависят от индекса потребительских цен и будут рассчитываться как уровень инфляции за год, увеличенный на 1% годовых.

Размещение инфраструктурных облигаций со сроком до погашения 30 лет является рекордом российского рынка долгового капитала среди корпоративных займов, сообщает пресс-служба "РЖД".

Примечание. *Выпуск инфраструктурных облигаций ОАО "РЖД" — новый механизм финансирования долгосрочных проектов, которые невозможно реализовать за счет традиционных рыночных заемных средств. Источником финансирования инфраструктурных облигаций являются пенсионные средства, находящиеся в управлении ГУК "Внешэкономбанк".*

В январе—мае погрузка на "РЖД" снизилась на 3,8%

Согласно оперативным данным в мае т.г. погрузка на сети "РЖД" составила 105,6 млн т (-3,4% про сравнению с аналогичным периодом прошлого года).

Среднесуточная погрузка составила 3,405 млн т, что, по словам главы "РЖД" В. Якунина, соответствует плану.

Грузооборот в мае 2013 г. уменьшился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,4% — до 185,6 млрд тарифных ткм, грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 1% — до 237,8 млрд ткм.

Погрузка за январь—май 2013 г. составила 502 млн т, что на 3,8% меньше, чем за аналогичный период 2012 г. По словам В. Якунина, уровень погрузки соответствует уровню 2004—2005 гг.

В частности, железными дорогами было погружено: каменного угля — 128,3 млн т (+0,5% к январю—маю 2012 г.), кокса — 4,8 млн т (-8,9%), нефти и нефтепродуктов — 104,7 млн т (-3,1%), руды железной и марганцевой — 45,1 млн т (+1,1%), черных металлов — 29,8 млн т (-6,2%), лома черных металлов — 6 млн т (-10,3%), хим- и минудобрений — 19,6 млн т (+0,2%), цемента — 12,8 млн т (-2,1%), лесных грузов — 15,2 млн т (-5,8%), зерна — 3,8 млн т (-52,5%), стройгрузов — 65,7 млн т (-5,5%), руды цветной и серного сырья — 8,4 млн т (-11,2%), химикатов и соды — 11,3 млн т (-5%), промсырья и формовочных материалов — 12,5 млн т (-5,5%).

Грузооборот с начала 2013 г. составил 892,8 млрд тарифных ткм (-3,5%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии — 1143,9 млрд ткм (-1,9%).

На "РЖД" растет скорость движения грузовых поездов

По сообщанию пресс-службы "РЖД", компанией продолжается внедрение технологии отправления грузовых поездов по расписанию. В мае на станциях массовой погрузки было сформировано более 2700 таких поездов, в т.ч. более 700 — на договорной основе. Благодаря реализации этой услуги отмечается положительная динамика по снижению фактического срока доставки в среднем на 2—3 суток.

Средняя скорость движения груженых маршрутных отправок в мае т.г. повышена до 555 км/сутки (+0,9% к уровню мая 2012 г.), маршрутная скорость контейнерных поездов составила 877 км/сутки и увеличена к прошлому году на 67 км/сутки (+8,3%).

"ПГК" рассматривает возможность приобретения ж/д операторов со стабильной грузовой базой

Об этом сообщил гендиректор компании О. Букин. При этом он подчеркнул, что покупать операторов, у которых просто есть парк, компания не будет.

Конкретные компании, с которыми ведутся переговоры, О. Букин не назвал, лишь отметил, что обсуждение идет с различными участниками рынка.

"РЖД" намерены приобрести греческого ж/д отператора и порт

Президент ОАО "РЖД" В. Якунин направил письмо президенту РФ В. Путину с просьбой оказать господдержку компании для ее участия в приватизации греческого порта Thessaloniki (Салоники), ж/д перевозчика TrainOSE и ремонтной компании Rosco. В письме отмечается, что у "РЖД" есть "уникальная возможность объединить железнодорожные и портовые проекты в Греции с уже реализуемыми проектами развития инфраструктуры в Сербии, использовать потенциал приобретенной логистической компании GEFCO для увеличения объемов перевозок по соответствующему транспортному коридору".

"РЖД" уже получили от греческих министерств предварительные данные о стартовых ценах активов: TrainOSE стоит не менее EUR30 млн, Rosco — EUR10 млн, порт Thessaloniki — EUR100 млн, сообщают *morvesti.ru*.

Примечание. *Ранее В. Якунин говорил, что планирует использовать заемные средства для приобритения греческих предприятий.*

До конца года "РЖД" совместно GEFCO перевезут с Дальнего Востока более 8 тыс. автомобилей

С начала 2013 г. ОАО "РЖД" совместно с логистической компанией GEFCO перевезли более 2 тыс. автомобилей (4,025 тыс. т), произведенных ООО "Соллерс-ДВ" во Владивостоке. Всего в т.г. данное предприятие планирует произвести и вывезти по ж/д свыше 8,5 тыс. (17,3 тыс. т) машин.

В целях дальнейшего повышения качества транспортного обслуживания проводится работа по организации вывоза продукции "Соллерс-ДВ" поездами по расписанию (уже заключен соответствующий договор между ОАО "РЖД" и грузоотправителем).

Справка. *Серийное производство внедорожников Land Cruiser Prado на заводе в Приморском крае стартовало в конце февраля 2013 г. На начальном этапе производственная мощность предприятия составля-*

ет 1 тыс. ед. в месяц. Автомобили, предназначенные для потребителей в разных регионах России, доставляются в спецвагонах-автомобилевозах по Транссибу на комплекс хранения GEFCO в Домодедовском районе (Москва, ст. Белые Столбы).

В декабре 2012 г. ОАО "РЖД" приобрело 75% уставного капитала GEFCO (дочерней компании группы Peugeot-Citroen), которая входит в десятку крупнейших логистических компаний Европы. GEFCO предлагает полный спектр логистических решений и услуг для предприятий производственного сектора по всему миру, сообщает пресс-служба "РЖД".

За 5 месяцев ДВЖД снизила объем погрузки на 5,5%

За 5 месяцев 2013 г. на станциях ДВЖД было погружено 19,85 млн т грузов, что на 5,5% меньше по сравнению с январем—маем 2012 г. При этом среднесуточная погрузка составила 131,5 тыс. т (-4,8%).

За отчетный период было погружено: угля — 7,87 млн т (-9% к аналогичному показателю прошлого года), нефтепродуктов — 4,28 млн т (-0,8%), импортных грузов — 1,94 млн т (+16,1%), лесных грузов — 1,62 млн т (-11,4%). Эксплуатационный грузооборот составил 65,5 млрд ткм (-6,4%).

В мае объем погрузки на ДВЖД составил 4,18 млн т (-6,6% по сравнению с маем 2012 г.). Эксплуатационный грузооборот составил 14,4 млрд ткм (-0,6%), сообщает пресс-служба ДВЖД.

ОАО "ТрансКонтейнер" наращивает объем перевозок на полигоне ДВЖД

За 5 месяцев 2013 г. на полигоне Дальневосточной ж/д объем контейнерных перевозок ОАО "ТрансКонтейнер" составил 171,1 тыс. TEU, что на 28,7% превышает показатели аналогичного периода 2012 г.

По данным филиала ОАО "ТрансКонтейнер", на ДВЖД рост объемов контейнерных перевозок продолжается. Всего с начала года на станциях в контейнеры было погружено около 1,966 млн т грузов (+24,3% к уровню 2012 г.), в т.ч. в крупнотоннажные контейнеры — 1,963 млн т (+25,6%).

Объем среднесуточной погрузки с января по май составил 12,9 тыс. т (+24,3%), средний вес контейнера — 17,6 т, что выше соответствующего показателя прошлого года на 3,4%.

В мае объем контейнерных перевозок превысил соответствующий показатель прошлого года на 11,9% и составил почти 34,3 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU), в которых было отправлено 397,8 тыс. т грузов (+6,8% к маю 2012 г.), сообщает пресс-служба "РЖД".

ДВЖД работает над увеличением отправок контейнерных поездов

В январе—мае 2013 г. со станций ДВЖД было отправлено 776 контейнерных поездов, что на 44% больше, чем в 2012 г.

Пресс-служба ДВЖД напоминает, что в прошлом году контейнерные поезда отправлялись со станции Находка-Восточная на станции Марцево, Подмосковная, Обнинское, Черкесск, Кемерово-сортировочное. В 2013 г. появились новые маршруты: со станции Находка-Восточная в направлении станций Кожухово, Купавна, Суземка, Чоп (на Словакию). Также с января 2013 г. производится отправление контейнерных поездов со станций Мыс Чуркин, Рыбники и Уссурийск. Заключен договор на отправление контейнерных поездов со станции Угольная.

Со станции Находка-Восточная за 5 месяцев было отправлено 523 контейнерных поезда (+36% к 2012 г.).

На ДВЖД продолжает развиваться услуга по отправке ускоренных контейнерных поездов. Напомним, новый совместный проект ОАО "РЖД", ОАО "ТрансКонтейнер" и ООО "Восточная стивидорная компания" был запущен в начале мая 2013 г. Данный проект реализован на маршруте от станции Находка-Восточная до станции Москва-Товарная-Павелецкая Московской железной дороги. Ускоренный поезд отправляется еженедельно по средам и пятницам и находится в пути всего 7 дней.

"Дальневосточная транспортная группа" приобретет в лизинг 400 вагонов

В июне—июле 2013 г. и осенью 2013 г. "Дальневосточная транспортная группа" приобретет в лизинг 400 вагонов. Сумму сделок пресс-служба компании не уточняет.

Примечание. *Как сообщает* Portnews*, в конце 2012 г.—начале 2013 г. группа по договору с "Союз Лизинг" взяла в лизинг 200 полувагонов производства ОАО "Рузхиммаш" с привлечением финансирования банка "Союз".*

Группа компаний "Дальневосточная транспортная группа" начала свою деятельность в 2000 г. Оказывает услуги, связанные с транспортировкой и экспедированием внутренних, транзитных и экспортно-импортных грузов по территории России, странам СНГ и дальнего зарубежья.

Калининградская ж/д наращивает объем перевозки грузов

За 5 месяцев т.г. объем грузов, перевезенных Калининградской ж/д, составил 6,326 млн т, что на 10,6% выше уровня 2012 г.

В мае объем перевезенных грузов на полигоне Калининградской ж/д составил 1,120 млн т, что на 6,6% больше, чем за аналогичный период 2012 г. При этом собственная погрузка составила 201,9 тыс. т (+12%).

Участковая и техническая скорость КЖД в мае т.г. увеличилась на 2,1% и 5,8% соответственно, средний вес поезда — на 1,7%, сообщает пресс-служба "РЖД".

Беларусь не спешит иметь "паритет" в "Объединенной транспортно-логистической компании"

Беларусь пока не предприняла необходимых законодательных шагов, чтобы иметь "паритет" в "Объединенной транспортно-логистической компании" ("ОТЛК"), формируемой с Россией и Казахстаном. Об этом заявил президент ОАО "РЖД" В. Якунин в интервью ИА *Интерфакс.* "У Беларуси сегодня нет закона о приватизации. Возникает проблема: как взять госимущество и отдать в частную компанию? Т.е., если Беларусь принимает политическое решение продолжать этот проект, то ею должны быть сделаны определенные законотворческие шаги. Хотя есть и другой вариант, о котором говорил В. Путин. Если участник СП не считает возможным достигнуть паритета, значит, вносит столько, сколько вносит и получает соответствующую долю", — отметил топ-менеджер.

Политическая идея равенства в проекте заключается не в "уравни-

ловке", а в привлекательности для всех участников, подчеркнул в этой связи В. Якунин. "Но чтобы достигнуть этого паритета, нужно и соответствующее имущество, либо деньги. Если нет, то паритета не будет, но схема останется эффективно работающей с точки зрения всех участников", — пояснил он.

Примечание. *Ранее некоторые СМИ сообщили о том, что на первых порах Беларусь внесет свою долю в "ОТЛК" деньгами.*

По мнению В. Якунина, идея "ОТЛК" "прекрасно вписывается в концепцию нового транспортного коридора от Китая и стран Тихоокеанского региона через Транссиб, через Казахстан в Европу". И если идея будет реализована, это будет "супервыгодный проект", сообщает *РЖД-Партнер*.

К ТЕМЕ

Планы "Объединенной транспортно-логистической компании"

Создаваемая "ОТЛК" (в структуру которой войдут активы железных дорог России, Казахстана и Беларуси) ставит перед собой амбициозные планы. В частности, как следует из презентации планов развития компании, к 2020 г. железнодорожный грузооборот между Китаем и Европой увеличится в 35—40 раз, а доля нового перевозчика составит 7,4% рынка евразийского товарооборота.

Примечание. *Авторы концепции "ОТЛК" рассчитывают существенно повысить конкурентоспособность железных дорог в перевозке грузов из Китая в Европу и обратно. Если в 2011 г. доля ж/д перевозок в товарообороте ЕС—Китай—ЕС составляла всего 0,2% (в 2012 г. весь объем транзита из Китая составил 31 тыс. TEU), то к 2015 г. ОТЛК планирует занять 1,8% рынка, а к 2020 г. — уже 7,4%. При этом ожидается, что совокупный инфраструктурный доход национальных железнодорожных компаний вырастет на $1,6 млрд. Сам рынок контейнерных перевозок увеличится на $800 млн.*

В 2020 г. "ОТЛК" будет напрямую работать только с крупными клиентами. На них будет приходиться 60% всего объема перевозок, или 633 тыс. TEU. Обслуживанием мелких и средних клиентов займутся экспедиторы, которым предстоит обеспечить 420 тыс. TEU груза. Достичь планируемых результатов "ОТЛК" рассчитывает за счет снижения сроков доставки и оптимизации стоимости перевозок. Так, сроки доставки груза через западный ж/д коридор могут оказаться в 2—3 раза ниже, чем по морю.

В качестве примера приводится участок Чунцин—Дуйсбург, который морские операторы преодолевают за 45—60 суток (стоимость перевозки одного контейнера с учетом погрузки-выгрузки составляет $5,6 тыс.), тогда как по железной дороге через Достык это же расстояние можно преодолеть всего за 16—17 суток (но цена будет выше — $8,1 тыс.), сообщает *РБК daily*.

Казахстанские железные дороги нарастили чистую прибыль

В январе—марте 2013 г. национальная железнодорожная компания "Казахстан темир жолы" (Казахстанские железные дороги, "КТЖ") получила чистую прибыль в размере 29,467 млрд тенге ($194,6 млн), что на 6,7% больше показателя за аналогичный период 2012 г. Об этом говорится в консолидированной финотчетности компании по международным стандартам.

Выручка "КТЖ" в 1 квартале возросла на 9,9% — до 198,1 млрд тенге ($1,3 млрд), валовая прибыль — на 16,6% — до 65,2 млрд тенге, прибыль до налогообложения — на 5% — до 37,6 млрд тенге.

Активы компании с начала года увеличились на 7% — до 2,201 трлн тенге ($14,5 млрд), обязательства — на 1% — до 1,027 трлн тенге, сообщает *ЦТС*.

Казахстан продолжит перспективное сотрудничество с Латвией в транспортной сфере, в т.ч. по контейнерным перевозкам

Об этом заявил президент Казахстана Н. Назарбаев по итогам недавних переговоров с президентом Латвии А. Берзиньшем. Он, в частности, отметил: "В настоящее время через Казахстан из Китая мы пробуем проводить контейнерные перевозки на Балтику — это может быть очень перспективное совместное предприятие. Как известно, через моря от Тихого океана везти грузы в Европу — это 45 дней, а везти через Казахстан по железной дороге в Европу — это 2 недели. Мы уже пропустили несколько контейнеров именно через Латвию: Балтика-1, Балтика-2".

В ходе переговоров Н. Назарбаев обсудил с А. Берзиньшем в т.ч. возможность участия латвийских компаний в индустриализации Казахстана, а также строительной отрасли, сообщает пресс-служба Казахских железных дорог.

Казахская компания откроет Latvijas dzelzcels путь на китайский рынок

Представители компании LDz cargo logistika на проходящей в Мюнхене выставке Transport logistic подписали договор с логистической компанией "Кедентранссервис" из Казахстана, который откроет ГАО Latvijas dzelzcels (Латвийские железные дороги, LDz) путь на китайский рынок.

"Кедентранссервис" является ведущим оператором логистических терминалов в Казахстане, который организует транспортировку грузов контейнерными поездами между Китаем и Европой. LDz cargo logistika станет официальным агентом компании на территории Латвии.

Как отметил президент LDz Э. Берзиньш, подписание соглашения — новый этап сотрудничества между Латвией и Казахстаном, который обеспечит перевозки из Китая в порты Латвии и в обратном направлении, сообщает *Балтийский курс*.

LDz Cargo включено в список наиболее мощных транспортных и логистических предприятий Европы

Британское предприятие по анализу рынка Plimsoll включило дочернее предприятие Латвийской железной дороги — ООО LDz Cargo — в рейтинг ведущих предприятий транспортной и логистической отрасли TOP 500. LDz Cargo находится среди 167 предприятий отрасли, рейтингу которых дана оценка "мощный".

Справка. *Аналитики Plimsoll оценивали 500 европейских предприятий транспортной и логитической отрасли по достижениям последних четырех лет, детально оценивая их сильные и слабые стороны.*

В сообщении Plimsoll указано, что только 167 из 500 имеют прочное финансовое положение и стабильное положение на рынке. В то же время 162 предприятия испыты-

вают финансовые затруднения, их положение рискованно, а работа затруднена. Еще у 167 предприятий отрасли показатели продаж, хотя и выросли, но продолжают создавать обоснованные риски падения объемов прибыли. Ряд предприятий, еще недавно демонстрировавших хорошие достижения, переживают стремительное падение прибылей в таких объемах, что это ставит под сомнения перспективы их выживания, сообщает пресс-служба Латвийской железной дороги.

Latvijas dzelzcels может получить к перевозке белорусские минудобрения

Латвийская железнодорожная компания Latvijas dzelzcels может получить к перевозке 2—3 млн т белорусских минудобрений. Об этом *РЖД-Партнеру* сообщил один из сотрудников компании. По его словам, Клайпедский порт, в котором в настоящее время переваливаются калийные удобрения, в силу нехватки мощностей не сможет обрабатывать весь планируемый тоннаж.

Кроме того, по данным издания, в ближайшее время ожидается увеличение перевозок белорусских светлых и темных нефтепродуктов через Латвию.

К 2015 г. пропускная способность Латвийской железной дороги возрастет

К 2015 г. пропускная способность Латвийской железной дороги (Ldz) увеличится с нынешних 60 млн т до 80 млн т. Об этом сообщил вице-президент Latvijas dzelzcels Э. Шмукстс в ходе конференции "ТрансБалтика".

По его словам, задача увеличения пропускной способности решается в т.ч. за счет развития инфраструктуры. В частности, помимо ранее начатых проектов, до 2015 г. завершится строительство второго пути на участке Скривери—Круспилс (коридор Восток—Запад), будет построена станция Болдерая II и соединяющие пути с о. Криеву, а также проведена модернизация систем сигнализации, телекоммуникаций и электропитания на участке Засулаукс—Болдерая I.

Кроме того, ведется модернизация сортировочной ст. Шкиротава и строительство ст. Рига-порт с соединяющим путем к терминалам на о. Куньдзиньсала, сообщает *РЖД-Партнер.*

В 2013 г. "РЖД" закупят локомотивы на 86 млрд руб.

По сообщению пресс-службы "РЖД", в 2013 г. компания закупит локомотивы на 86 млрд руб., в 2014 г. и 2015 г. — примерно на такую же сумму.

"РЖД" уже начали эксплуатацию нового грузового электровоза постоянного тока, выпущенного "Уральскими локомотивами" — СП группы "Синара" и концерна Siemens. Кроме того, "Трансмашхолдинг" и французская Alstom реализуют в России проект по производству пассажирского электровоза, способного развивать скорость до 200 км/ч, сообщает *РЖД-Партнер.*

БЖД завершает реализацию инвестпроекта по приобретению современных грузовых электровозов

В локомотивное депо Барановичи из Китая прибыли 2 грузовых электровоза БКГ1, изготовленных для белорусской магистрали Датунским электровозостроительным заводом. Это является завершающим этапом контракта на поставку для БЖД 12 двухсекционных грузовых электровозов БКГ1 общей стоимостью $99,8 млн.

4 электровоза БКГ1, поступившие в Беларусь в мае 2013 г., уже прошли пусконаладочные работы и переданы в эксплуатацию.

Справка. *В 2012 г. на БЖД было поставлено 6 электровозов БКГ1. Они введены в постоянную эксплуатацию на электрифицированных участках Минск—Брест и Минск—Орша II Общеевропейского транспортного коридора, а также Минск—Молодечно и Минск—Осиповичи IX Общеевропейского транспортного коридора.*

Новый электровоз обладает мощностью 9600 кВт и способен вести грузовые составы весом до 8000 т.

БЖД запустит в эксплуатацию современные диагностические системы для определения дефектов колесных пар

До конца июня 2013 г. БЖД совместно с немецкими специалистами введет в эксплуатацию современные диагностические системы на подходах к станциям Орша-Центральная, Молодечно, Витебск. Первой будет введена в эксплуатацию система на подходе к ст. Орша-Центральная на 530 километре перегона Хлусово—пост Городнянский.

Диагностические системы внедряются на БЖД впервые. Они позволят в автоматическом режиме на ходу поезда выявлять дефекты поверхности катания колес вагонов (ползуны, выщербины, навары), которые поступают на магистраль в составе поездов других стран, идущих транзитом. Выявленные неисправные вагоны будут направляться в пункты текущего ремонта вагонов. Главной целью внедрения является повышение безопасности движения поездов, сообщает пресс-служба БЖД.

Литовская железная дорога обновит парк поездов

Планируется приобрести грузовые вагоны, пассажирские локомотивы, дизельные и двухэтажные электропоезда. На эти цели из Европейского инвестиционного банка взят кредит в размере EUR50 млн, часть инвестиций покроет компания.

В соответствии с программой 136,6 млн литов ($51,5 млн) пойдут на покупку 590 товарных вагонов. Оставшаяся часть кредита — 36 млн литов ($13,6 млн) — будет направлена на финансирование двухэтажных электричек (с 2015 г. эти электрички будут ходить по маршруту Вильнюс—Минск).

По словам директора Литовской железной дороги С. Дайлидки, в настоящее время компании принадлежат почти 10 тыс. грузовых вагонов, часть из них находятся в эксплуатации больше 20 лет. Каждый квартал компания из-за плохого технического состояния списывает около 60 вагонов, сообщает *ЦТС*.

Evraz начнет поставку железнодорожных колес на европейский рынок

Evraz Plc и GHH-Valdunes (один из старейших производителей железнодорожных колес в Европе) подписали агентское соглашение о реализации грузовых железнодорожных колес "Евраза" на европейском рынке.

Компании объявили о намерении установить взаимодействие в обла-

сти маркетинга и сбыта железнодорожных колес в сентябре 2012 г. на выставке "Иннотранс". В марте 2013 г. Evraz был аттестован как производитель цельнокатаных колес в соответствии с европейским стандартом EN 13262, что позволяет специалистам GHH-Valdunes приступить к реализации грузовых железнодорожных колес "Евраза" на европейском рынке.

В Японии протестировали новые скоростные поезда

Пять новых японских высокоскоростных поездов на магнитной подушке прошли первые тестовые запуски и оправдали все надежды. Поезда "Маглев" (магнитная левитация) серии L0 являются самыми быстрыми из когда-либо построенных. Развивая скорость до 500 км/ч, они могут преодолеть 322 км всего за 40 мин.

Поезда не имеют колес, вместо этого они используют электромагнитные подушки для левитации и тяги. Как ожидается, они будут состоять из 14 вагонов вместимостью по 68 человек.

Следующие тестовые запуски поездов запланированы на сентябрь т.г. на маршруте Токио—Нагоя, сообщает *votpusk.ru*.

Evraz рассматривает возможность поставки рельсов из России в США

Об этом сообщил руководитель дирекции по развитию бизнеса дивизиона "Железнодорожный прокат" группы Evraz Е. Алексеенко.

По его словам, в настоящее время компания уже занимает на рельсовом рынке в США долю примерно в 45%. Однако этот процент можно увеличить за счет поставок российских рельсов.

Е. Алексеенко уточнил, что мощности американского завода лимитированы, а объем рельсов, целесообразный для поставок из России в США, — судовая партия, или 15 тыс т.

Справка. *Evraz является вертикально-интегрированной металлургической и горнодобывающей компанией с активами в России, Украине, США, Канаде, Чехии, Италии и Южной Африке. Компания входит в 20-ку крупнейших производителей стали в мире.*

В 2007 г. "Евраз" приобрел американскую сталелитейную компанию Oregon Steel Mills за $2,3 млрд. Также в 2007 г. компания подписала соглашение о покупке американской компании по производству проката Claymont Steel (сумма сделки составит $564,8 млн).

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
ИНВЕСТИЦИИ
ТЕХНОЛОГИИ
ВЫСТАВКА 13 ФОРУМ
26-29 НОЯБРЯ 2013

К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ:
- Производственные предприятия: ГМК, машиностроение, электроника, электротехника и т. д.;
- Внедренческие предприятия.
- Поставщики промышленного оборудования и материалов.
- Поставщики сырья и энергоносителей.
- Производители и поставщики СИЗ, охраны труда и экологической безопасности.
- Информационно-аналитические, юридические, консалтинговые компании.
- IT-компании: компьютерное оборудование, софт, АСУ, средства связи, диагностическое оборудование, КИПиА и пр.
- Инвесторы.
- Научно-исследовательские и проектные организации, институты, технические и экономические ВУЗы.
- Посольства, консульства, торговые представительства.
- Все иные заинтересованные субъекты.

г. Кривой Рог

ОРГАНИЗАТОР ВЫСТАВКИ-ФОРУМА:
Компания "Кратос"
50000, г. Кривой Рог,
пр. Карла Маркса, 30
тел./факс: (0564) 92-32-43, 92-32-37,
90-21-30, (056) 409-30-30
expo@kratos.net.ua, www.kratos.net.ua

ПАРТНЕРЫ ВЫСТАВКИ-ФОРУМА:
Бюлетень ПЕРЕВІЗНИК®
Транспорт
ЕХРОМАР

Автосервис.
Механика.
Автокомпоненты.

Транспорт, автосервис, диагностика, запчасти, аксессуары.

Дорожное строительство

Проектирование, строительство, машины, оборудование, комплектующие, дорожный сервис.

Минск, пр. Победителей 20.2
Футбольный манеж

29.10.2013 - 01.11.2013

Организатор:

МинскЭкспо
ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

тел.: (+375-17) 2269888
факс: (+375-17) 2269888, 2269192
e-mail: sveta@minskexpo.com
www.minskexpo.com

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Н. Азаров: "Таможенный союз — это новая реалия традиционного для Украины рынка"

Как заявил Николай Азаров, комментируя подписания Меморандума об углублении взаимодействия между Евразийской экономической комиссией и Украиной: "Таким образом, мы реализовали достаточно долгий и сложный переговорный процесс относительно формата отношений Украины с Таможенным союзом России, Беларуси и Казахстана".

По словам Н. Азарова, при правительстве Украины создана группа достаточно компетентных специалистов, которая изучает возможность присоединения Украины к целому ряду соглашений. "После завершения ее работы мы предложим нашим коллегам создать переговорную группу достаточно высокого уровня, чтобы в кратчайшие сроки договорится о том, к каким соглашениям Украина сможет присоединиться, не изменяя текста самих соглашений".

Украине выгодно присоединиться к 95 из 118 соглашений, которые действуют в ТС. В частности, отметил Н. Азаров на заседании КМУ, экспертная группа пришла к выводу о выгодности присоединения к соглашениям Таможенного союза, проанализировав 95 из 118 соглашений, которые действуют в этом объединении. "Факторный анализ эффектов сотрудничества со странами ТС свидетельствует, что будет обеспечено ускорение экономического развития, активизация использования транзитного потенциала, создание новых рабочих мест", — сказал Н. Азаров.

По словам главы правительства, Украина в страны ТС поставляет трубы, железнодорожные рельсы, вагоны, космическую технику, электротехнические изделия, авиационные двигатели, сельскохозяйственную продукцию и т.д., и терять такой рынок недопустимо. Вместе с тем Премьер подчеркнул, что Украине важен и рынок ТС, и рынок Евросоюза.

По словам Премьер-министра Н. Азарова, за вступление в ТС Украине предлагали очень выгодные условия, среди которых — резкое снижение цены на газ. "Но мы своим партнерам говорили, что Украина не может вести себя как непоследовательная невеста: обещать, а потом от них отказываться", — заявил Н. Азаров.

Кроме того, Премьер напомнил, что, став членом ВТО, Украина взяла на себя много международных обязательств и не может их нарушить.

Глава МИД Украины Леонид Кожара в интервью *El Pais* заявил: "Идеал для Украины — зоны свободной торговли как с Востоком, так и с Западом, поэтому мы хотим заключить соглашения в обоих направлениях, и мы к этому очень близки". "Нам важно не столько интегрироваться в Таможенный союз, сколько избежать дезинтеграции" — сказал Л. Кожара.

Комментарий. Товарная структура торговли Украины с ЕС и ТС очень отличается. Какая из них лучше — вопрос дискуссионный и требует объективного и основательного анализа. Исследование структуры экспорта и импорта Украины с ТС свидетельствует о том, что она имеет традиционную моноотраслевую направленность, которая мало подвержена влиянию интеграции в общее формирование.

В экспорте доминирует продукция украинского машиностроения, металлургии и сельского хозяйства, имеющая спрос на рынках ТС не из-за отсутствия пошлин, а из-за специфического (неинновационного) ассортимента и низкой цены. Следует учитывать, что около 40% экспорта продукции машиностроения в ТС — это железнодорожные транспортные средства. Для Украины это высокорискованный экспорт, поскольку он ориентирован на одну страну и имеет невысокое качество, его быстро может заместить другая страна (например, Корея). То есть членство в ТС не создает дополнительных конкурентных преимуществ или новых товарных ниш для украинских экспортеров, а существующие барьеры в торговле со странами-участницами ТС могут быть устранены в рамках других форм региональной интеграции.

Экспорт украинской продукции в ЕС — это, в основном, металлы и изделия из них, а также железная руда, семена и лес. Это также специфический, сырьевой, экспорт, тоже весьма рискованный.

Существенные отличия есть и в структуре товарного импорта в Украину из ЕС и ТС. Из ТС Украина импортировала, в основном, минеральное топливо (66%). Из ЕС импорт более диверсифицированный, включает машины и транспортное оборудование, продукцию химической промышленности и другие промышленные товары. Во внешней торговле услугами доли ЕС и ТС почти одинаковы — 35 и 36%. Однако структура услуг отличается. В экспорте услуг по Украине доминирует трубопроводный транспорт в ТС (45%). В импорте услуг доминируют финансовые, профессиональные и технические услуги из ЕС (54%).

Тарифная политика ТС на 92% формировалась на основе российской системы таможенных тарифов. Поэтому сегодня между этой системой и украинской, адаптированной пять лет назад к ВТО, существуют серьезные диспропорции. Сравнение средних ввозных пошлин ТС и средних связанных пошлин Украины указывает на значительное отличие в уровнях тарифной защиты. Он выше в случае ТС для 13 из 16 секторов экономики.

Средний таможенный тариф Украины почти вдвое ниже, чем средний тариф ТС. В случае присоединения Украины к ТС повышение уровня тариф-

ной защиты по ряду товарных групп приведет к нарушению взятых при присоединении к ВТО обязательств относительно связывания уровней тарифной защиты. Более высокие импортные тарифы в ТС будут означать, что Украина (в случае присоединения к ТС) столкнется с более высокой стоимостью импорта из третьих стран, ростом инфляции и изменениями в региональных торговых потоках в пользу России, Беларуси и Казахстана.

В рамках присоединения к ВТО Украина взяла на себя ряд обязательств относительно нетарифных мер регулирования торговли товарами (количественные ограничения, техническое регулирование, фитосанитарный контроль и т.п.), а также относительно торговли услугами, защиты прав интеллектуальной собственности и т.п. В тех сферах, где соответствующее регулирование может осуществляться согласованно для всех стран-участниц ТС, возникают вопросы по согласованию обязательств в рамках ВТО с принципами и нормами, действующими в рамках ТС.

Членство в ТС фактически несовместимо с обязательствами Украины перед ВТО, а также с созданием глубокой и всеобъемлющей зоны свободной торговли с ЕС, поскольку ТС имеет свой орган (комиссия ТС), имеющий право проводить собственную интеграционную и внешнеторговую политику ТС. Учитывая, что ЕС является крупнейшим поставщиком в Украину инвестиционных товаров и товаров длительного пользования, более дорогой импорт из ЕС (вследствие повышения тарифов до уровня ТС) приведет к замедлению модернизации и будет препятствовать долгосрочному экономическому развитию.

Отмена таможенного контроля со странами ТС может привести к снижению затрат на торговлю. Но сократить затраты можно, упростив таможенные процедуры в рамках ЗСТ. Этих преимуществ можно достичь и в рамках зоны свободной торговли, тогда как затраты, связанные с присоединением к ТС, могут быть довольно значительными. Преимущества от участия Украины в ТС будут довольно ограниченными, так как Украина уже пользуется режимом свободной торговли со странами СНГ, и этот потенциал выгод в значительной мере исчерпан, о чем свидетельствует отрицательная динамика внешней торговли в СНГ.

Премьер-министр Украины Н. Азаров считает, что с подписанием Договора о зоне свободной торговли с Евросоюзом для нашей страны откроются большие возможности и прежде всего это касается модернизации, повышения производительности труда, внедрения новых инновационных достижений.

По его словам, продукция нашего агропромышленного комплекса, несмотря на то, что в странах ЕС на эту отрасль выделяются огромные дотации, будет конкурентной по сравнению с традиционными аграрными странами ЕС. Этому будут способствовать более плодородные земли, климат Украины и определенная поддержка государства.

Также, считает Н. Азаров, на европейский рынок будут постепенно выходить и наши машиностроительные предприятия.

Особое внимание, по его убеждению, следует уделить развитию рынка IT-услуг.

"В этих областях мы видим большой потенциал содружества или нашего участия в проектах Европейского Союза. Это такие важные направления, как, например, микроэлектроника, нанотехнологии, космические", — заявил глава правительства.

"Мы должны в ЕС войти со своим определенным разделением труда. Украина должна быть интересной для этого рынка", — отметил он.

Премьер-министр уверен, что наша страна может быть интересна для европейского рынка и может быть достойным партнером и достойным конкурентом.

"Это не значит, что мы не смотрим на другие рынки. Как-то у нас так: или Таможенный союз, или Европейский Союз. А почему мы не смотрим на колоссальный потенциал китайского рынка, колоссальный потенциал индийского рынка, других азиатских стран?", — сказал он.

Финляндия готова поддержать подписание соглашения об Ассоциации Украина—ЕС

"Финляндия считает Украину очень важным партнером для Европейского Союза", — заявил Олли Кантанен, руководитель отдела Министерства иностранных дел Финляндии по вопросам Восточной Европы и Центральной Азии.

По его мнению, соглашение об Ассоциации поможет развить не только более тесные политические, но и экономические отношения между Украиной и ЕС.

Он подчеркнул, что двусторонние отношения между Финляндией и Украиной очень хорошие. Соглашение об Ассоциации, по мнению дипломата, имеет ключевое значение для развития отношений между Киевом и ЕС, а также будет содействовать сближению Украины и Евросоюза.

Соглашение об Ассоциации откроет новые возможности как для предприятий, так и для рядовых людей. Для Украины, ее правительства и граждан соглашение об Ассоциации и сближение с ЕС — мощные инструменты для будущих реформ, которые страна когда-то откладывала, но сейчас хочет реализовать в интересах своих граждан, — заявил финский дипломат.

О. Кантанен заверил, что Финляндия поддерживает амбиции Украины по сближению с ЕС, приветствует проведение Украиной реформ, связанных с подписанием соглашения об Ассоциации, и готова поддержать подписание этого документа.

Украина и Европа попытаются договориться в налоговой сфере

В ходе визита министра доходов и сборов Александра Клименко в Брюссель 6—7.06.2013 г. ключевым вопросом переговоров с представителями Евросоюза были усовершенствование сотрудничества в налоговой сфере.

"Усиление борьбы с налоговым мошенничеством и уклонением от уплаты налогов — это сегодня один из ключевых вопросов в Европе. Евросоюз намерен привлечь к противодействию махинациям страны-партнеры, выработать единые подходы и стандарты, улучшить координацию налоговых ведомств", — отметил А. Клименко.

По его словам, Украина в этом направлении делает первые шаги, тогда как для европейцев это устойчивый тренд.

Глава ведомства констатирует, что Украина не может оставаться вне этого процесса. По его словам, это обусловлено тем, что проект Договора об ассоциации с ЕС предусматривает усовершенствование сотрудничества в сфере налогообложения.

"Украине необходимо как можно быстрее утвердить на законодательном уровне и имплементировать в практику механизмы контроля трансфертного ценообразования, это позволит сделать следующий шаг в сторону Европы — к полноценному автоматическому обмену информацией со странами ЕС о доходах и уплаченных налогах", — подчеркнул глава МДСУ.

По его словам, необходимость введения автоматического обмена информацией обусловлена практической целесообразностью, чтобы продолжать отслеживать перемещение украинских капиталов и после пересечения границ Евросоюза, "так как этот след часто ведет в низконалоговые юрисдикции, где происходит уклонение от налогов".

Украина и Сербия подписали ряд двусторонних документов

Президент Украины Виктор Янукович и президент Республики Сербия Томислав Николич подписали Совместное заявление по результатам переговоров делегаций Украины и Сербии 6.06.2013 г. в Белграде.

Как отмечает пресс-служба Президента, в документе подчеркивается общность стратегического курса обоих государств на европейскую интеграцию. В Заявлении говорится о достижениях Украины и Сербии в отношениях с Евросоюзом, ключевой роли Украины в транзите энергоносителей в Европу и намерениях двух стран развивать сотрудничество в сфере возобновляемой энергии и энергоэффективности. Подчеркивается важность дальнейшего развития договорно-правовой базы украинско-сербских отношений, а также необходимость активизации экономического сотрудничества в таких сферах, как энергетика, транспорт, машиностроение, сельское хозяйство, расширение взаимного бизнес-присутствия на рынках обоих государств.

В присутствии глав государств также был подписан ряд двусторонних документов.

В частности, подписано Соглашение между КМУ и правительством Республики Сербия о сотрудничестве в области ж/д транспорта. Документ призван содействовать развитию отношений в сфере пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом между двумя странами и транзитом через их территории.

По словам министра инфраструктуры Владимира Козака, реализация положений Соглашения позволит усовершенствовать договорно-правовую украинско-сербскую основу сотрудничества в сфере ж/д перевозок между двумя странами, будет способствовать привлечению дополнительных грузопотоков с целью более полного использования потенциала транспортных инфраструктур обеих стран.

Кроме того, подписание Соглашения поможет улучшить условия осуществления грузовых перевозок между Украиной и Республикой Сербия, а, следовательно, и повысить стандарты безопасности ж/д перевозок между странами.

Также было подписано Межправительственное соглашение о сотрудничестве в сфере туризма. Цель подписания Соглашения — создание правовых основ для дальнейшего развития туристических обменов между обоими государствами. Документ содержит перечень совместных мер по упрощению оформления документов и других формальностей, связанных с туризмом, между двумя государствами, а также мер по взаимному обеспечению безопасности туристов из обеих стран согласно международным стандартам.

Также в присутствии президентов подписан Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве между Государственным агентством по инвестициям и управлению национальными проектами Украины и Сербским агентством по привлечению инвестиций и экспорта. Стороны обязуются углублять двустороннее сотрудничество и оказывать содействие в сфере инвестиционной деятельности. Меморандум предусматривает обмен информацией о новых инвестиционных проектах и программах, возможностях инвестирования в обоих государствах, а также актах законодательства в сфере инвестиционной деятельности, обмен опытом в сфере содействия привлечению иностранных инвестиций.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

ВЕРХОВНАЯ РАДА

Разрешение на ввоз и реализацию авиационного бензина

Закон от 14.05.2013 г. № 230-VII

"О внесении изменений в Закон Украины "О запрещении ввоза и реализации на территории Украины этилированного бензина и свинцовых добавок к бензину" относительно авиационного топлива"

Вступил в силу 7.06.2013 г.

Внесены изменения в ЗУ "О запрете ввоза и реализации на территории Украины этилированного бензина и свинцовых добавок к бензину", в соответствии с которыми разрешается ввоз и реализация на территории Украины авиационного бензина товарной позиции 2710 11 31 00 согласно УКТ ВЭД до введения сертифицированного в Украине альтернативного вида топлива (при его ввозе в объеме не более 1000 т в течение календарного года).

Изменения в порядок габаритно-весового контроля ТС

Постановление от 20.05.2013 г. № 385

"О внесении изменений в постановления Кабинета Министров Украины от 18 января 2001 г. № 30 и от 27 июня 2007 г. № 879"

Внесены изменения в постановления КМУ от 18.01.2001 г. № 30 "О проезде крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств по автомобильным дорогам, улицам и железнодорожным переездам" и от 27.06.2007 г. № 879 "О мерах по сохранению автомобильных дорог общего пользования".

В частности, установлено, что:

— габаритно-весовой контроль ТС на а/д общего пользования **осуществляется** Укртрансинспекцией, ее терорганами и соответствующими подразделениями МВД, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

— работа пунктов габаритно-весового контроля в части организации и проведения работ по взвешивания ТС обеспечивается службами а/д в АРК, областях и г. Севастополе и предприятиями, определенными в установленном законодательством порядке;

— габаритно-весовой контроль **осуществляется исключительно в пунктах габаритно-весового контроля должностными лицами и/или работниками соответствующих органов**;

— месторасположение стационарного пункта и схема организации дорожного движения при подъезде к пункту и выезде из него определяются Укртрансинспекцией и ее терорганами и согласовываются с владельцами а/д и соответствующими подразделениями МВД, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

— при проведении габаритно-весового контроля Укртрансинспекция или ее терорганы **руководствуются методикой, утвержденной Минэкономразвития**;

— по результатам точного габаритно-весового контроля должностные лица и/или сотрудники Укртрансинспекции или ее терорганов **определяют** принадлежность ТС к тяжеловесным и/или крупногабаритным;

— водители во время пребывания в зоне стационарного или передвижного пункта габаритно-весового контроля **должны выполнять** законные требования должностных лиц и/или работников Укртрансинспекции, ее терорганов и соответствующего подразделения МВД, которое обеспечивает безопасность дорожного движения;

— **в случае отказа водителя ТС от прохождения габаритно-весового контроля** должностные лица и/или сотрудники Укртрансинспекции или ее терорганов **составляют акт** по форме, установленной Мининфраструктуры, с оперативным уведомлением соответствующего подразделения МВД, которое обеспечивает безопасность дорожного движения;

— **о случаях невыполнения водителем** ТС законных требований должностных лиц и/или работников Укртрансинспекции и ее терорганов по остановке ТС для проведения габаритно-весового контроля Укртрансинспекция или ее терорган, осуществляющий габаритно-весовой контроль, оперативно сообщает соответствующим подразделениям МВД, обеспечивающим безопасность дорожного движения.

Изменения в порядок фиксирования времени электронного документа

Постановление от 27.05.2013 г. № 371

"О внесении изменений в Порядок засвидетельствования наличия электронного документа (электронных данных) на определенный момент времени"

Внесены изменения в порядок засвидетельствования наличия электронного документа (электронных данных) на определенный момент времени, утвержденный постановлением КМУ от 26.05.2004 г. № 680.

В частности, отмечено, что время, которое используется в отметке времени, устанавливается аккредитованным центром сертификации ключей и центром сертификации ключей по киевскому времени на момент ее формирования и синхронизировано с Всемирным координированным временем (UTC) с точностью до одной секунды.

Аккредитованные центры сертификации ключей и центры сертификации ключей получают услугу по поставке передачи сигналов точного времени для формирования и проведения проверки отметки времени, предоставление которой обеспечивается центральным удостоверяющим органом.

Порядок синхронизации времени с Всемирным координированным временем (UTC) разрабатывается аккредитованным центром сертификации ключей либо центром сертификации ключей и согласуется с центральным удостоверяющим органом.

Услуги фиксирования времени **предоставляются** аккредитованными центрами сертификации ключей и центрами сертификации ключей **на договорных началах**.

Аккредитованные центры сертификации ключей предоставляют услуги фиксирования времени согласно требованиям, которые устанавливаются Минюстом и Администрацией Госспецсвязи, с помощью личного ключа, соответствующий которому открытый ключ засвидетельствован в центральном удостоверяющем органе или удостоверяющем центре.

Контроль безопасности гражданской авиации

Постановление от 29.05.2013 г. № 372

"О внесении изменений в постановления Кабинета Министров Украины
от 2 августа 1995 № 592 и от 13 января 2010 № 44"

Указано, что:

— контроль соблюдения Временных правил контроля с целью обеспечения безопасности гражданской авиации возлагается на Госавиаслужбу;

— контроль с целью обеспечения безопасности гражданской авиации пассажиров-инвалидов, лиц, имеющих право на ношение оружия, конвоируемых осуществляется в порядке, определяемом Мининфраструктуры;

— координацию и контроль выполнения Программы развития госсистемы использования воздушного пространства Украины на 2010—2014 гг. осуществляют Мининфраструктуры вместе с Минобороны.

Пункты пропуска для перемещения подакцизных товаров

Постановление от 29.05.2013 г. № 390

"Об определении пунктов пропуска через государственную границу Украины,
через которые осуществляется перемещение подакцизных товаров, и признании
утратившими силу некоторых актов Кабинета Министров Украины"

Вступит в силу через 10 дней со дня опубликования.

Согласно ч. 2 ст. 195 ТКУ утвержден **перечень пунктов пропуска** через госграницу Украины для автомобильного и железнодорожного сообщения, через которые осуществляется ввоз на ее таможенную территорию, вывоз за ее границы и перемещение в таможенном режиме транзита спирта, алкогольных напитков и табачных изделий по кодам согласно УКТ ВЭД 2204—2208, 2401, 2402 10 00 00, 2402 20 90, 2403, на которые установлен акцизный налог:

— **для автомобильного сообщения**:

- на границе с Республикой Польша: Краковец, Рава-Русская, Шегини, Ягодин;
- на границе со Словацкой Республикой: Ужгород;
- на границе с Венгрией: Чоп;
- на границе с Румынией: Порубное;
- на границе с Республикой Молдова: Кучурган, Мамалыга, Могилев-Подольский, Платоново, Рени, Староказачье;
- на границе с Республикой Беларусь: Домановo, Новые Яриловичи, Выступовичи;
- на границе с Российской Федерацией: Бачевск, Гоптовка, Должанский, Новоазовск, Успенка, Гремяч;

— **для железнодорожного сообщения**:

- на границе с Республикой Польша: Владимир-Волынский, Мостиска, Ягодин;
- на границе со Словацкой Республикой: Чоп;
- на границе с Венгрией: Соловка, Чоп;
- на границе с Румынией: Вадул-Сирет, Дьяково;
- на границе с Республикой Молдова: Кучурган, Могилев-Подольский, Рени;
- на границе с Республикой Беларусь: Выступовичи, Горностаевка, Заболотье;
- на границе с Российской Федерацией: Зерновое, Квашино, Тополя, Красная Могила.

Кроме того, установлено, что ввоз на таможенную территорию Украины, вывоз за ее границы и перемещение в таможенном режиме транзита спирта, алкогольных напитков и табачных изделий по кодам согласно УКТ ВЭД 2204—2208, 2401, 2402 10 00 00, 2402 20 90, 2403, на которые установлен акцизный налог, **может осуществляться через все пункты пропуска** через государственную границу Украины **для морского, речного, паромного и воздушного сообщения**.

Признан утратившим силу ряд актов КМУ.

Имеется в распоряжении редакции.

Перечень хозсубъектов, в которых создается ведомственная пожарная охрана

Постановление от 5.06.2013 г. № 397

"Об утверждении перечня субъектов хозяйствования, в которых создается ведомственная пожарная охрана"

Вступает в силу с 1.07.2013 г.

Утвержден перечень субъектов хозяйствования, в которых создается ведомственная пожарная охрана, в который, в частности, включено Мининфраструктуры.

Проект Соглашения о сотрудничестве в области ж/д транспорта

Распоряжение от 3.06.2013 г. № 362-р

"О подписании Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством
Республики Сербия о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта"

Одобрен проект Соглашения между КМУ и Правительством Республики Сербия о сотрудничестве в области ж/д транспорта, которое уполномочен подписать министр инфраструктуры Козак В.В.

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ

Изменен порядок учета налогоплательщиков

Приказ от 27.03.2013 г. № 427

"Об утверждении Изменений в Порядок учета плательщиков налогов и сборов"
(Зарегистрирован в Минюсте 18.04.2013 г. под № 634/23166)

Вступает в силу со дня опубликования.

Внесены изменения в Порядок учета плательщиков налогов и сборов. В частности, уточнено, что органы ГНСУ осуществляют контроль сведений, поступивших из ЕГР, относительно корректности использования регистрационных номеров учетных карточек налогоплательщиков и в **случае признания ошибочными (неполными) сведений**, поступивших из ЕГР:

— направляют в ЕГР уведомления о непринятии соответствующих сведений для принятия госрегистраторами мер по устранению недостатков;

— извещают налогоплательщиков о выявленных ошибках в регистрационных номерах учетных карточек налогоплательщиков и о необходимости предоставления уточненных сведений в соответствующие органы.

После уточнения данных орган ГНСУ осуществляет корректировку сведений относительно регистрационных номеров учетных карточек налогоплательщиков в Едином банке данных юрлиц.

Также указано, что:

— **для постановки на учет** налогоплательщик, который обслуживался централизованной бухгалтерией и принял решение о самостоятельной уплате налогов, сборов или который не был на учете по другим основаниям, подает в орган ГНСУ заявление по ф. № 1-ОПП и предъявляет документ, подтверждающий государственную регистрацию;

— **для постановки на учет обособленного подразделения нерезидента**, которое не соответствует определению постоянного представительства нерезидента в значении, приведенном в пп. 14.1.193 п. 14.1 ст. 14 р. I НКУ, оно **обязано в 10-дневный срок** после госрегистрации (легализации, аккредитации или засвидетельствования факта создания другим способом) подать в орган ГНСУ по своему местонахождению следующие **документы**:

- заявление по ф. № 1-ОПП;
- копию документа, подтверждающего присвоение кода ЕГРПОУ;
- копию документа о регистрации, легализации, аккредитации или засвидетельствование факта создания другим способом.

Кроме того, определено, что если физлицо зарегистрировано как предприниматель и при этом такое лицо осуществляет независимую профессиональную деятельность, такое физлицо учитывается в органах ГНСУ как физлицо-предприниматель с признаком того, что осуществляет независимую профессиональную деятельность.

В таком случае физлицо **обязано** подать лично (направить заказным письмом с описью вложения) или через уполномоченное лицо в орган ГНСУ по месту жительства заявление по ф. № 5-ОПП с отметкой "Изменения" и копию документа, подтверждающего право физлица на осуществление независимой профессиональной деятельности.

МИНИСТЕРСТВО ДОХОДОВ И СБОРОВ

Утвержден Госреестр РРО

Приказ от 4.06.2013 г. № 144

"Об утверждении Государственного реестра регистраторов расчетных операций"

Утвержден Госреестр РРО в новой редакции, с учетом моделей регистраторов, внесенных соответствующими приказами Миндоходов, ГНСУ и решениями Государственной комиссии по вопросам электронных систем и средств контроля и управления товарным и денежным обращением при КМУ.

Признан утратившим силу приказ Миндоходов от 26.04.2013 г. № 82 "Об утверждении Государственного реестра регистраторов расчетных операций".

Имеется в распоряжении редакции.

Не перечисленный налог на прибыль инвестируется в льготную деятельность

Письмо от 18.04.2013 г. № 1530/5/99-99-19-03-02-16

Указано, что в соответствии с п. 152.11 ст. 152 НКУ нормы п. 152.11 для плательщиков налога, определенных п. 154.6 ст. 154 НКУ, суммы средств, **не перечисленные в бюджет при применении ставки налога 0%, направляются** на:

— переоснащение материально-технической базы или возврат кредитов, использованных на указанные цели, и уплату процентов по ним;

— пополнение собственных оборотных средств (при условии, что такие средства используются исключительно при расчетах по операциям, связанным с деятельностью плательщика налога, прибыль от которой освобождается от налогообложения).

Кроме того, указано, что не перечисленные в бюджет при применении нулевой ставки налога суммы средств, которые **использованы не по целевому назначению, зачисляются в бюджет в первом квартале следующего отчетного года**.

Внедрение электронных сервисов

Письмо от 22.04.2013 г. № 1317/6/99-99-18-06-05-15

"О внедрении электронных сервисов"

Отмечено, что одним из основных направлений работы органов ГНСУ на пути превращения из фискального органа в сервисную службу наивысшего уровня является создание благоприятных условий для привлечения налогоплательщиков к представлению отчетности в электронном виде.

В соответствии с п. 42.4 ст. 42 НКУ налогоплательщики, которые подают отчетность в электронной форме, переписку с органами ГНСУ могут осуществлять средствами электронной связи в электронной форме с соблюдением требований закона относительно электронного документооборота и электронной цифровой подписи.

Кроме того, сообщено, что с целью одинакового понимания налогоплательщиками и налоговыми органами электронного документооборота разработана Памятка налогоплательщика о ведении учета хозяйственных операций в электронном виде и представлении документов в электронном виде в органы ГНСУ, которая размещена по электронному адресу: **www.sts.gov.ua**, направление — электронная отчетность, подразделение — нормативное обеспечение.

Представление налоговой отчетности средствами телекоммуникационной связи

Письмо от 27.04.2013 г. № 1700/6/99-99-18-06-05-15

"О рассмотрении обращения"

Отмечено, что **создание налогового документа в электронном виде** осуществляется в соответствии с утвержденным форматом (стандартом) с помощью специализированного программного обеспечения **с обязательным** наложением электронной цифровой подписи должностных лиц налогоплательщика.

Кроме этого, разъяснено, что обязательность представления налоговой отчетности в орган ГНСУ исключительно в электронной форме с соблюдением условия по регистрации электронной подписи подотчетных лиц в порядке, определенном законодательством, введена только для налогоплательщиков, относящихся к **крупным и средним предприятиям**.

Все остальные плательщики могут отправлять отчетность в электронной форме по собственному желанию.

Отказ в принятии налоговой декларации должен быть мотивированным

Письмо от 30.04.2013 г. № 938/Т/99-99-17-02-01-14

"О порядке представления налоговой отчетности"

Указано, что при принятии налоговой декларации уполномоченное должностное лицо терорганa Миндоходов, в котором находится на учете налогоплательщик, **обязано проверить** наличие и достоверность заполнения всех обязательных реквизитов, предусмотренных пп. 48.3 и 48.4 ст. 48 НКУ. **Другие показатели**, указанные в налоговой декларации налогоплательщика, до ее приема **проверке не подлежат**.

П. 49.9 ст. 49 НКУ определено, что при условии соблюдения налогоплательщиком требований этой статьи должностное лицо терорганa Миндоходов, в котором находится на учете налогоплательщик, **обязано зарегистрировать** налоговую декларацию плательщика датой ее фактического получения терорганом. Т.е. должностное лицо терорганa Миндоходов не может отказать в принятии налоговой декларации по каким-либо причинам, не определенным в ст. 49 НКУ.

Согласно п. 49.11 ст. 49 НКУ **в случае представления** налогоплательщиком в терорганы Миндоходов **налоговой декларации**, **заполненной с нарушением требований** п. 48.3 и п. 48.4 ст. 48 НКУ, такой **терорган обязан предоставить** такому налогоплательщику **письменное уведомление об отказе** в принятии его налоговой декларации с указанием причин такого отказа:

— в случае получения такой налоговой декларации, направленной по почте или средствами электронной связи, — в течение **5 рабочих дней** со дня ее получения;

— в случае получения такой налоговой декларации лично от налогоплательщика или его представителя — в течение **3 рабочих дней** со дня ее получения.

Использование кодов

Письмо от 27.05.2013 г. № 99/24/1-01-05/1246

Указано, что с целью осуществления бесперебойного таможенного контроля и таможенного оформления товаров и ТС таможнями Миндоходов необходимо обеспечить:

— использование таможнями Миндоходов и их структурными подразделениями соответствующих кодов, установленных Классификатором таможенных органов, их структурных подразделений, таможенных организаций, специализированных учебных заведений и научно-исследовательского учреждения таможенной службы Украины, утвержденным приказом Минфина Украины от 20.09.2012 г. № 1011 — до утверждения нового Классификатора и введения его в действие;

— использование должностными лицами таможен Миндоходов действующих личных номерных печатей инспекторов, штампов "Под таможенным контролем", специальных пломбиров с пуансонами и личных металлических печатей должностных лиц таможен — до изготовления личного таможенного обеспечения должностных лиц таможен Миндоходов и внедрения его в действие.

ЧОПСКАЯ ТАМОЖНЯ

Относительно товаров группы "риска"

Приказ от 30.05.2013 г. № 399

"О внесении изменений в приказ Чопской таможни от 25.01.2012 г. № 78"

С целью актуализации перечня товаров группы "риска" в части возможного занижения таможенной стоимости предусмотрено:

— внести изменения в Перечень основных критериев риска возможного занижения таможенной стоимости при таможенном оформлении товаров в режиме "импорт" и Перечень товаров, при таможенном оформлении которых является обязательным направление запроса в отдел таможенных платежей для принятия решения об определении таможенной стоимости или осуществления согласования, утвержденный приказом Чопской таможни от 25.01.2012 г. № 78 "Об усилении контроля за определением таможенной стоимости товаров группы "риска";

— при проведении контроля за правильностью определения таможенной стоимости считать товарами группы "риска" товары, которые импортируются со взиманием таможенных платежей, отвечают критериям риска или приведены в Перечне товаров.

В частности, в перечень товаров, при таможенном оформлении которых является обязательным направление запроса в отдел таможенных платежей, включены:

Код товара согласно УКТ ВЭД	Описание товара
8702	ТС, рассчитанные на перевозку 10 чел. и более, включая водителя, которые были в использовании
8703	Автомобили легковые и др. ТС, предназначенные для перевозки людей, включая грузопассажирские автомобили, фургоны и гоночные автомобили, которые были в использовании
8704	ТС для перевозки грузов, которые были в использовании
8705	ТС спецназначения, кроме используемых для перевозки людей или грузов (напр., автомобили грузовые для аварийного ремонта, автокраны, автомобили пожарные, автобетономешалки, машины уборочные, машины дорожные, автомобили-мастерские, радиологические автомобили), бывшие в использовании
8711	Мотоциклы (включая мопеды) и велосипеды с вспомогательным двигателем, с колясками или без них, коляски, бывшие в использовании
8716	Прицепы и полуприцепы для всех ТС; другие несамоходные ТС, их части (кроме тележек, колясок, тачек), которые были в использовании
89	Суда, лодки и плавучие средства, бывшие в использовании

Также указано, что к запросу, который предоставляется (направляется) в отдел таможенных платежей, приобщаются оригиналы или копии, заверенные штампом "Под таможенным контролем":

— таможенной декларации;

— товаросопроводительных документов;

— акта таможенного досмотра (в случае сборки).

Запрос не предоставляется в случае таможенного оформления товаров:

— ввозимых предприятиями, которые получили статус уполномоченного экономического оператора;

— ввозимых в незначительных количествах (для маркетинговых исследований, "тестовые" партии товаров и т.п.).

При осуществлении таможенного оформления товаров, которые подпадают под действие обоих перечней, гражданами по таможенной квитанции ТД-1 в отдел таможенных платежей в сложных и спорных случаях предоставляется служебная записка по проверке правильности заявленной таможенной стоимости.

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ

Определены новые Правила обеспечения полетов в гражданской авиации

Приказ от 7.05.2013 г. № 286

"Об утверждении Правил аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов в гражданской авиации Украины"
(Зарегистрирован в Минюсте 24.05.2013 г. под № 809/23341)

Вступает в силу со дня опубликования.

Утверждены правила аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов в гражданской авиации Украины, которые распространяются на физ- и юрлиц, **независимо от формы собственности и подчинения**, на которых возложено аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов.

Правилами определен порядок организации и проведения мероприятий аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов, аварийно-спасательных работ на территории аэропортов (аэродромов) и в районе ответственности аэродромов за проведение поисковых и аварийно-спасательных работ в гражданской авиации Украины.

В частности, организация противопожарного обеспечения полетов на авиапредприятиях предусматривает:

— определение категории аэродрома/вертодрома по уровню необходимой пожарной защиты;

— оснащение более мощной современной пожарно-спасательной техникой, средствами для тушения пожаров, аварийно-спасательным снаряжением, веществами огнетушения, поддержание их в надлежащем состоянии и постоянной готовности к применению;

— строительство аварийно-спасательных станций на достаточном расстоянии от взлетно-посадочной (ых) полосы (полос) для своевременного и быстрого развертывания для применения пожарно-спасательных сил и средств;

— организацию пожарно-спасательных подразделений, качественный подбор персонала этих подразделений и их подготовку;

— создание на авиапредприятиях добровольной пожарной охраны (при необходимости);

— организацию постоянного наблюдения за взлетом и посадкой воздушных судов дежурным персоналом пожарно-спасательного подразделения;

— организацию надежного оповещения и четкого взаимодействия пожарно-спасательного подразделения авиапредприятия с пожарно-спасательными силами других предприятий, учреждений и организаций;

— высокую готовность и профессиональную подготовку персонала пожарно-спасательного подразделения;

— усовершенствование методов и тактики тушения пожаров на воздушных суднах имеющимися в гражданской авиации средствами пожаротушения.

Порядок предоставления услуг по регулированию движения судов

Приказ от 8.05.2013 г. № 291

"Об утверждении Порядка предоставления услуг по регулированию движения судов"
(Зарегистрирован в Минюсте 24.05.2013 г. под № 807/23339)

Вступит в силу со дня вступления в силу Закона Украины "О морских портах Украины", но не ранее дня опубликования.

Утвержден порядок предоставления услуг по регулированию движения судов, который определяет механизм заказа и предоставления услуг по регулированию движения судов судам, находящимся в зоне действия служб регулирования движения судов.

Подробнее см. блок "Отраслевое регулирование".

МВД

Перечень документов, необходимых водителю автомобиля

Письмо от 16.05.2013 г. № 4/1-Н-1331

"Относительно проверки определенных законодательством документов водителя транспортного средства"

Указано, что в соответствии с положениями ст. 16 ЗУ "О дорожном движении" **водитель**, в частности, **обязан**:

— иметь при себе и по требованию сотрудников милиции, а водители воинских транспортных средств — по требованию должностных лиц военной инспекции безопасности дорожного движения Военной службы правопорядка в Вооруженных Силах Украины, **предъявлять для проверки** водительское удостоверение, регистрационный документ на ТС, а в случаях, предусмотренных законодательством, — страховой полис (сертификат) о заключении договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных ТС, лицензионную карточку на автомобильное ТС в случае предоставления услуг по перевозке пассажиров и опасных грузов;

— **выполнять распоряжения работников милиции, которые даются в пределах их компетенции,** предусмотренной действующим законодательством, ПДД и другими нормативными актами.

Кроме того, в соответствии с положениями п. 2 и 21 ст. 11 ЗУ "О милиции", **милиции** для выполнения возложенных на нее обязанностей **предоставлено право** проверять:

— у граждан при подозрении в совершении правонарушений документы, удостоверяющие их личность, а также другие документы, необходимые для выяснения вопроса соблюдения правил, надзор и контроль за выполнением которых возложен на милицию;

— у водителей удостоверения водителя и регистрационные документы на ТС и соответствие грузов, которые перевозятся, товарно-транспортным документам, наличие полиса обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных ТС (страхового сертификата "Зеленая карта"), а в случаях, предусмотренных законодательством, — лицензионной карточки на ТС.

Т.о., указано, что в случае предоставления работником милиции законного распоряжения водителю ТС о необходимости передачи для проверки определенных законодательством документов, это распоряжение должно выполняться в соответствии с указанными нормами.

МИНСОЦПОЛИТИКИ

Компенсация за неиспользованный отпуск

Письмо от 27.03.2013 г. № 321/13/84-13

"О выплате компенсации за неиспользованный отпуск"

Отмечено, что в случае увольнения работника ему **выплачивается денежная компенсация** за все не использованные им дни ежегодного отпуска, а также дополнительного отпуска работникам, имеющим детей.

Исчисление средней зарплаты для начисления компенсаций за неиспользованный отпуск производится согласно Порядку исчисления средней зарплаты, исходя из выплат за последние 12 календарных месяцев компенсации за неиспользованный отпуск.

Если работниками отработано менее 12 календарных месяцев, то вычисление средней зарплаты производится исходя из выплат за фактическое время работы, т.е. с первого числа месяца после оформления до первого числа месяца, в котором выплачивается компенсация за неиспользованный отпуск.

Если начисления производятся исходя из средней зарплаты, а работник не имел заработка или им не отработан календарный месяц с первого числа, то расчеты проводятся исходя из установленной ему в трудовом договоре тарифной ставки должностного оклада.

Кроме этого, разъяснено, что начисление суммы компенсации за неиспользованные отпуска производится путем деления суммарного заработка за последние перед предоставлением отпуска 12 месяцев или за меньший фактически отработанный период на соответствующее количество календарных дней года или меньшего отработанного периода (за исключением праздничных и нерабочих дней, приходящихся на отработанное время). Полученный результат умножается на число календарных дней отпуска.

МИНИСТЕРСТВО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Утверждены унифицированные акты санитарных проверок

Приказ от 10.04.2013 г. № 287

"Об утверждении унифицированных форм актов, составляемых по результатам проверок субъектов хозяйствования в части соблюдения требований санитарного законодательства"
(Зарегистрирован в Минюсте 19.04.2013 г. под № 651/23183)

Вступит в силу через месяц со дня опубликования.

Утверждены унифицированные формы актов проверки соблюдения требований санитарного законодательства:

— акт проверки соблюдения требований санитарного законодательства в сфере питьевой воды и питьевого водоснабжения населения;

— акт проверки соблюдения требований санитарного законодательства на промышленных предприятиях;

— акт проверки соблюдения требований санитарного законодательства в дошкольном учебном заведении;

— акт проверки соблюдения требований санитарного законодательства в лечебно-профилактических заведениях;

— акт проверки соблюдения требований санитарного законодательства на радиотехническом объекте.

Кроме того, указано, что Санэпидемслужбе запрещено во время осуществления мероприятий государственного надзора (контроля) осуществлять проверку тех вопросов, которые не включены в соответствующий акт.

При осуществлении внеплановых мероприятий Санэпидемслужба должна осуществлять проверку только тех вопросов, которые являются основанием для осуществления такой внеплановой проверки и указаны в соответствующем приказе о проведении проверки.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ БАНК

Особенности заполнения расходных кассовых ордеров

Письмо от 22.04.2013 г. № 11-117/1363/4874

Сообщено, что:

— положение о ведении кассовых операций в национальной валюте в Украине (далее — Положение), утвержденное постановлением Правления НБУ от 15.12.2004 г. № 637 и зарегистрированное в Минюсте 13.01.2005 г. под № 40/10320, определяет порядок ведения кассовых операций юрлицами (кроме банков) независимо от организационно-правовой формы и формы собственности и физлицами-предпринимателями, а также формы кассовых документов, применяемые ими;

— в реквизите "Выдать" расходного кассового ордера (приложение 3 к Положению) указывается ФИО физлица, получающего средства. В случае, если расходный кассовый ордер оформляется на общую сумму средств, выдаваемых, например, по ведомости на выплату денег работникам предприятия (приложение 1 к Положению), то в указанном реквизите указывается соответствующее подразделение предприятия, получающее средства;

— если предприятие осуществляет выплаты с оформлением расходной ведомости, то в соответствии с абз. 2 п. 3.8 Положения на титульной странице расходной ведомости делается разрешительная надпись о выдаче наличности за подписями руководителя и главного бухгалтера или лиц, уполномоченных руководителем, с указанием сроков выдачи наличности и суммы (грн. — прописью, коп. — цифрами).

При этом отмечено, что согласно требованиям последнего абзаца п. 3.10 гл. 3 Положения в кассовых ордерах, оформляемых на общую сумму проведенных предприятием кассовых операций (в т.ч. выдача наличных по расходным ведомостям), реквизит "Получил" (в расходном кассовом ордере), в котором указывается сумма наличных, не заполняется. В этом случае может не заполняться и реквизит "Подпись получателя", поскольку получатели наличных проставляют свои подписи о получении в расходной ведомости.

Другие реквизиты расходного кассового ордера, а именно дата, наименование, номер, дата и место выдачи документа, удостоверяющего личность получателя, должны заполняться в соответствии с требованиями Положения.

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

3.06.2013 г.:

— О подписании Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Сербия о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта (Распоряжение КМУ от 3.06.2013 г. № 362-р).

4.06.2013 г.:

— О внесении изменений в Инструкцию по заполнению формы государственного статистического наблюдения № 1-ПВ (месячная) "Отчет по труду" (Приказ Госслужбы статистики от 27.02.2013 г. № 67);

— О внесении изменений в Инструкцию по заполнению формы государственного статистического наблюдения № 1-ПВ (квартальная) "Отчет по труду" (Приказ Госслужбы статистики от 27.02.2013 г. № 68);

— Отчет о ремонте и содержании автомобильных дорог общего пользования. Форма № Д-1 (квартальная-почтовая) (Приказ Мининфраструктуры от 27.03.2013 г. № 196 Д-1);

— Отчет о наличии автомобильных дорог общего пользования и их благоустройстве. Форма № 1-ДГ (годовая-почтовая) (Приказ Мининфраструктуры от 27.03.2013 г. № 196 1-ДГ);

— Об утверждении форм отчетности в сфере дорожного хозяйства и инструкций по их заполнению [СОДЕРЖАНИЕ] (Приказ Мининфраструктуры от 27.03.2013 г. № 196);

— Инструкция по составлению отчетности по форме № Д-1 "Отчет о ремонте и содержании автомобильных дорог общего пользования" (квартальная-почтовая) (Приказ Мининфраструктуры от 27.03.2013 г. № 196);

— Об утверждении форм отчетности в сфере дорожного хозяйства и инструкций по их заполнению (Приказ Мининфраструктуры от 27.03.2013 г. № 196);

— Изменения в порядок страхования морских судов (Приказ Мининфраструктуры от 24.04.2013 г. № 256);

— Об утверждении Изменений в Порядок учета плательщиков налогов и сборов (Приказ Минфина от 27.03.2013 г. № 427);

— О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Украины от 17 мая 1999 г. № 260 (Приказ Мининфраструктуры от 24.04.2013 г. № 256);

— Об утверждении Изменений в Инструкцию о порядке осуществления подразделениями Госавтоинспекции МВД государственной регистрации, перерегистрации и учета транспортных средств, оформления и выдачи регистрационных документов, номерных знаков на них (Приказ МВД от 29.04.2013 г. № 417).

6.06.2013 г.:

— О внесении изменений в Коэффициенты, применяемые к тарифам Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги (Приказ Мининфраструктуры от 21.05.2013 г. № 310).

7.06.2013 г.:

— О внесении изменений в Закон Украины "О запрещении ввоза и реализации на территории Украины этилированного бензина и свинцовых добавок к бензину" относительно авиационного топлива (Закон от 14.05.2013 г. № 230-VII).

ПРОЕКТЫ

Информирование пассажиров об изменении графика движения транспорта

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Порядка информирования населения об изменениях графика движения транспорта в случае возникновения чрезвычайных ситуаций"

Порядком определены принципы организации органами исполнительной власти и предприятиями-перевозчиками мероприятий по оповещению граждан об отмене или замене рейсов (уточнение режимов движения) пассажирского транспорта в зоне чрезвычайной ситуации. Поэтому к информированию населения об изменениях в графике движения, с указанием направлений, где внедряется запрет или ограничение, привлекаются Мининфраструктуры и другие центральные органы исполнительной власти, местные органы исполнительной власти, которые создают территориальные подсистемы гражданской защиты, "Укрзалізниця", владельцы автостанций, а также предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров любыми видами транспорта.

Решение об ограничении движения транспорта в результате чрезвычайной ситуации **может принять**:

— МВД Украины, Укртрансинспекция Украины, Укравтодор;

— руководитель территориальной подсистемы гражданской защиты (звенья этой подсистемы);

— соответствующая комиссия по вопросам техногенно-экологической безопасности и чрезвычайных ситуаций, комиссия по вопросам чрезвычайных ситуаций во время ее заседания в зависимости от уровня чрезвычайной ситуации;

— "Укрзалізниця" (на подчиненных предприятиях);

— уполномоченный руководитель по ликвидации последствий чрезвычайной ситуации или лицо, исполняющее его обязанности, в случаях, определенных законодательством.

ГСЧС Украины, Укрморречинспекция, Госавиаслужба Украины при наличии подтвержденной информации об угрозе или возникновении чрезвычайной ситуации, которая непосредственно влияет на безопасность движения транспорта, а также руководитель предприятия, учреждения, организации, на территории которого возникла чрезвычайная ситуация, могут в установленном порядке вносить органам власти и предприятиям предложения о запрете (ограничении) движения транспорта.

Согласно Порядку местные власти, Мининфраструктуры, МВД, "Укрзалізниця", Укравтодор, Укртрансинспекция, Госавиаслужба, предприятия-перевозчики и другие осуществляют оперативный обмен информацией относительно ограничений движения транспорта и правил поведения в условиях угрозы или возникновения чрезвычайной ситуации.

"Укрзалізниця", владельцы автостанций, а также предприятия-перевозчики должны проинформировать своих пассажиров об отмене или переносе сроков рейсов и маршрутов движения пассажирского транспорта **не позднее, чем за час до запланированного времени отправления и прибытия**, а также сообщить о возникновении препятствий на пути следования при движении. Сообщения такого характера размещаются в СМИ, на официальных Интернет-сайтах, в местах бронирования и продажи билетов, на информационных табло и др.

Льготные тарифы на перевозку транзитных грузов

Мининфраструктуры. Проект приказа

"О внесении Изменений в Порядок установления коэффициентов к базовым ставкам Тарифной политики Железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на перевозку транзитных грузов железными дорогами Украины и тарифных ставок в долл. США при перевозке грузов по конкретным направлениям"

Предполагается внести такие изменения:

— устанавливать льготные тарифы со скидкой до 50% на перевозку транзитных грузов ж/д Украины;

— принятие предложений по установлению инициированных коэффициентов к базовым ставкам Тарифной политики на перевозку транзитных грузов ж/д Украины и тарифных ставок в долл. США при перевозке грузов по конкретным направлениям считается целесообразным в случае соответствия следующим критериям:

- привлечение за счет предоставленных коэффициентов к базовым ставкам Тарифной политики на перевозку транзитных грузов ж/д Украины и тарифных ставок в долл. США при перевозке грузов по конкретным направлениям новых, дополнительных грузопотоков этого груза или для сохранения существующего грузопотока;
- перевозки соответствующих грузов в плановом периоде не являются убыточными.

Пространственное зонирование территории вокруг аэропортов

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Правил пространственного зонирования территории вокруг аэропортов по условиям воздействия авиационного шума"

Предлагается утвердить Правила пространственного зонирования территории вокруг аэропортов по условиям воздействия авиационного шума. В частности, предполагается утвердить:

— перечень позиций протокола измерений уровней звука авиационного шума;

— основные принципы выбора мест расположения стационарных пунктов контроля авиационного шума вблизи аэропортов (аэродромов);

— подходы к определению зависимости удельного веса населения, раздраженного шумом, от уровня воздействия шума в периоде "день—ночь";

— требования к вычислительной методике определения уровней звука авиационного шума и методы расчета характеристик авиационного шума на местности в районе авиапредприятий.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Новшества при регистрации бизнеса после 1.07.2013 г.

С 1.07.2013 г. в Украине заработает новый механизм регистрации бизнеса. Учредить компанию или открыть свое дело физлицу-предпринимателю можно будет только в Государственной регистрационной службе (Укргосреестр). Плюсов для бизнеса несколько.

1. Открыть свое дело можно будет, не выходя из дома — на Регистрационном портале (rp.irc.gov.ua). Пользователю достаточно иметь ключ электронной цифровой подписи и возможность оплатить дистанционно регистрационный сбор.

Позже планируется сделать базу данных доступной для чиновников из других ведомств, например, из налоговой службы. У бизнеса станет меньше коммуникаций с госслужащими.

2. Уменьшится время на регистрацию. Сегодня сроки установлены законом, но не всегда выполняются. Проследить за ними сложно, так как их контролируют местные власти.

С 1.07.2013 г. усилится контроль соблюдения сроков. Регистрация юрлиц будет четко занимать 3 рабочих дня, а для физлиц-предпринимателей — 2 дня. За их превышение к регистраторам будет применяться административная ответственность.

3. Регистрировать бизнес разрешат нотариусам, соответствующий законопроект уже разработан. Сейчас это делают 1500 госрегистраторов. Будут привлечены еще 7000 нотариусов. Услуги по регистрации станут доступнее более чем в пять раз. У бизнеса будет альтернатива.

Нотариусам достаточно будет подключиться к специальной базе данных службы, оплатив государственную пошлину и стоимость услуги нотариуса (ее минимальный и максимальный размер определит КМУ).

4. Правила и места регистрации будут унифицированы. В настоящее время в каждом регионе — своя специфика и качество этой услуги. С 1.07.2013 г. в стране стандарты открытия своего дела будут едиными, а во всех областях начнут работать отделения Укргосреестра, кроме того, госрегистраторы будут размещаться в т.ч. и в центрах предоставления административных услуг (там, где это позволяют условия).

Внедрять все изменения будут пошагово, чтобы из-за новых правил не появились очереди или какие-либо другие трудности для бизнеса. Передача функций по регистрации бизнеса в ведение Укргосреестра займет 2—3 месяца.

РАЗЪЯСНЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ДОХОДОВ И СБОРОВ

Обвинения в завышении таможенной стоимости безосновательны

Объединение баз данных налоговой и таможенной служб позволяет Министерству доходов и сборов получить информацию о справедливой цене импортного товара, поэтому обвинения в завышении таможенной стоимости необоснованны, заявил глава министерства Александр Клименко.

"Благодаря объединению баз данных мы видим товар от входа в страну до его конечного потребителя", — сказал он.

А. Клименко подчеркнул, что обвинения в завышении таможенной стоимости опровергаются еще и тем фактом, что импортная продукция присутствует в розничной сети и цена ее остается прежней.

"Данные претензии носят характер давления на министерство… Мы следим за остатками на складах и не допустим повышения цен", — отметил глава Миндоходов.

По его словам, для ведомства наиболее предпочтительным является ввоз товаров в Украину по прямым контрактам и определение таможенной стоимости по первому варианту (стоимость товара по инвойсу плюс стоимость перевозки).

А. Клименко добавил, что если импортер при ввозе товара уплатит больше налогов и сборов, то в конце цепочки эти дополнительные расходы будут компенсированы меньшими налоговыми платежами при продаже конечному потребителю.

Прекращается поддержка программного обеспечения "ГНС Защита отчетности "

С 5.06.2013 г. АЦСК ИСД прекращается предоставление в пользование программного обеспечения для отчетности "ГНС Защита отчетности".

Для установленного ранее программного обеспечения "ГНС Защита отчетности" поддержка будет предоставляться до 1.07.2013 г.

Детальная информация о сохранении отчетов и квитанций по программному обеспечению "ГНС Защита отчетности" доступна по ссылке: *http://acskidd.gov.ua/download/Instruciya_po_rezervnomu_copirovaniyu.pdf.*

Для наложения электронной цифровой подписи на электронную отчетность и представления ее в контролирующие органы предлагается использовать более удобное бесплатное программное обеспечение или электронные сервисы компаний, которые способствуют улучшению процесса представления отчетности, внедрению электронных сервисов и развитию электронного документооборота.

Просмотреть список доступного программного обеспечения можно по ссылке: *http://acskidd.gov.ua/program_obespech*.

В каких случаях с дохода физлиц-предпринимателей не удерживается НДФЛ

Налоговые агенты не удерживают НДФЛ с дохода, выплачиваемого физлицу-предпринимателю, предоставившему копию извлечения или выписки из ЕГР.

Однако это правило не применяется к доходу за выполнение определенной работы или оказание услуги согласно гражданско-правовому договору. В частности, если будет установлено, что отношения по такому договору фактически являются трудовыми, а сто-

роны договора могут быть приравнены к работнику и работодателю.

Если физлицо-предприниматель является плательщиком единого налога, то помимо указанных документов такому лицу рекомендуется предоставить копию свидетельства об уплате единого налога, в котором указываются виды его деятельности.

Плательщики единого налога освобождаются от обязанности начисления, уплаты и представления налоговой отчетности по отдельным налогам и сборам, в частности, по НДФЛ за себя.

Возвратная финпомощь в пределах своего срока не облагается предпринимательским НДФЛ

Миндоходов отметило, что физлицо-предприниматель на общей системе налогообложения не включает в состав своего дохода сумму возвратной финансовой помощи (займа) в течение срока, на который она выдана.

Возвратная финансовая помощь — это сумма средств, поступившая налогоплательщику в пользование по договору, который не предусматривает начисление процентов или предоставление других видов компенсаций в виде платы за пользование такими средствами, и является обязательной к возврату.

Если сумма возвратной финансовой помощи не возвращается в установленный в договоре срок, она включается в состав доходов предпринимателя и облагается налогом на общих основаниях.

Какие товары считаются ошибочно ввезенными на территорию Украины

Миндоходов и сборов разъяснило, какие товары считаются ошибочно ввезенными в Украину. В частности, было отмечено, что если таможня Миндоходов после изучения товаросопроводительных документов убедится в том, что ввоз товаров не является умышленным, такой ввоз не считается нарушением таможенных правил. В то же время, если условия и основания ввоза товаров были изменены после того, как они пересекли таможенную границу Украины, такие товары не считаются ошибочно ввезенными.

Ошибочно ввезенные товары вывозятся за пределы территории Украины на основании товаросопроводительных документов, если они не пропущены на таможенную территорию Украины.

Если же товары ошибочно были пропущены в Украину и они сохраняют статус иностранных товаров, такие товары вывозятся за пределы Украины в таможенном режиме реэкспорта на основании товаросопроводительных документов, согласно которым были ввезены.

Определение ошибочно ввезенных товаров прописано в ст. 190 ТКУ.

Справка. *Реэкспорт — это таможенный режим, согласно которому товары, ранее ввезенные на таможенную территорию Украины или территорию свободной таможенной зоны, вывозятся за пределы таможенной территории Украины без уплаты вывозной пошлины и без применения мер нетарифного регулирования ВЭД (ст. 85 ТКУ).*

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

В Украине будут определены участки, на которых будут останавливать перегруженный транспорт

Премьер-министр Украины Николай Азаров поручил вице-премьеру Александру Вилкулу в течение месяца определить участки, на которых будут останавливать перегруженный автотранспорт, а также обеспечить землеотвод под эти участки. Об этом он заявил 6.06.2013 г. во время совещания по вопросам сохранения сети автодорог. Н. Азаров отметил, что на площадках, на которых будет осуществляться разгрузка, должны быть обеспечены комфортные условия для водителей. Премьер-министр предложил установить такие площадки рядом с заправками, где, как правило, есть кафе и магазины.

Премьер-министр также поручил Госказначейству обеспечить бесперебойное финансирование ремонта дорог. "У нас есть все возможности даже в такой сложной финансовой ситуации значительно улучшить состояние наших дорог", — подчеркнул глава правительства.

Справка. *Н. Азаров поставил задачу в течение 2013—2014 гг. на всех основных транзитных магистралях установить автоматические пункты весового контроля, поскольку, по результатам проверок, более 80% крупнотоннажного транспорта движется по украинским дорогам со значительным превышением допустимой нагрузки на ось, что приводит к быстрому разрушению автополотна. Также правительство разрабатывает законопроект, который существенно увеличит штрафы за перегруженный транспорт.*

К ТЕМЕ

Внедрение системы автоматического весового контроля грузового транспорта будет способствовать сохранению украинских автодорог от разрушений

10.06.2013 г. представителям СМИ была продемонстрирована работа первой в Украине автоматизированной системы весового контроля в с. Капитановка на а/д Киев—Чоп.

Необходимость широкого внедрения систем автоматического весового контроля грузового транспорта обусловлена, ростом количества грузовых автомобилей и увеличением нагрузок на а/д, что привело к значительному разрушению украинских автодорог.

Примечание. *74% автодорог общего пользования было запроектировано и построено в 60—70 гг. XIX в. под расчетную нагрузку от 6 т до 10 т на ось, мостовые сооружения — под общую массу транспортного средства до 36 т. Нагрузки на дороги, особенно транзитных*

направлений, значительно возросли. Количество грузовых автомобилей полной массой свыше 3,5 т увеличилось в 2,36 раза. Более 20% общей массы товарооборота перевозится транспортными средствами полной массой более 12 т.

К тому же, многие перевозчики осуществляют неконтролируемые (без разрешительных документов) перевозки грузов с нарушением разрешенных весовых параметров. Существующие на настоящее время 38 передвижных и 1 стационарный пункт (на границе Львовской и Ривненской областей дороги Киев—Чоп) не в состоянии обеспечить контроль за движением сверхнормативных грузовых автомобилей. Поэтому по дорогам общего пользования без соответствующих согласований и платы за вред, причиненный покрытию дорог, движутся ТС, общая масса которых иногда достигает 70—80 т.

Кроме того, летом, при температуре воздуха выше +28^{0}С, разрушительное воздействие перегруженных ТС на асфальтобетонное покрытие дорог значительно увеличивается. По расчетам экспертов, сумма убытков дорожному хозяйству за летний период из-за несоблюдения ограничений движения при повышенной температуре может составлять более 2 млрд грн. ежегодно.

При таких условиях сохранение покрытия от преждевременных разрушений является приоритетной задачей Мининфраструктуры и одной из главных задач "Укравтодора" и Укртрансинспекции. Как отметил вице-премьер-министр Украины Александр Вилкул, необходимо разработать комплекс мер, которые будут способствовать сохранению дорожного покрытия, в частности внедрять в Украине европейскую систему контроля весовых норм и плату за пользование дорогами для грузового транспорта с нагрузкой на ось 11,5 т. Эти средства пойдут на обслуживание и строительство дорог. Также необходимо усилить ответственность и увеличить штрафы за превышение весовых норм тяжеловесными автомобилями.

Сплошной и постоянный весовой контроль за грузовым транспортом должны обеспечить система автоматического весового контроля и развитие сети таких пунктов. Выявлять нарушения будет Укртрансинспекция. Ведомство будет контролировать внесение платы за проезд и взыскание административных штрафов.

Примечание. *В Украине при поддержке правительства уже начато внедрение таких комплексов, первый из которых установлен за средства инвестора ООО "СтарТрансЕвро" на 24-м км дороги Киев—Чоп. Система оборудована кварцевыми датчиками для взвешивания во время движения, индукционными измерительными элементами для определения скорости движения и цифровыми видеокамерами, что позволит фиксировать номерной знак автомобиля, сам автомобиль, его массу, скорость и дату и время проезда.*

Сенсоры (датчики) закладываются в покрытие дороги и соединяются с помощью кабелей с центральным блоком, куда и поступает вся информация.

В ближайшие годы во исполнение Государственной программы активизации развития экономики на 2013—2014 гг. планируется установить 60 таких пунктов весового контроля.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

Мининфраструктуры и Госавиаслужба определили маршрут авиаперелетов

31.05.2013 г. Комиссия по формированию и реализации госполитики по эксплуатации воздушных линий с участием представителей Мининфраструктуры и Госавиаслужбы принято решение о предоставлении 60 назначений (прав на эксплуатацию воздушной линии) из аэропортов "Борисполь", "Киев", "Донецк", "Львов", "Харьков", "Одесса" и "Днепропетровск". Также были предоставлены права на эксплуатацию двух дальнемагистральных маршрутов из Киева в Коломбо (Шри-Ланка) и Бангкок (Таиланд).

Всего комиссией рассмотрено 75 заявлений о предоставлении прав на эксплуатацию воздушной линии (назначений) на выполнение регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину авиакомпаний: "МАУ", "Эйр Оникс", "Визз Эйр Украина", "Днипроавиа", "ЮТэйр Украина", "Хорс", "Авиатранс К", "Роза Ветров", "Аэро-Чартер".

Большинство заявлений поступило на эксплуатацию воздушных линий в Испанию, Грецию, Италию и Россию.

Отказано в предоставлении назначений только по тем направлениям, на которых Украина исчерпала свою квоту, установленную двусторонними межправительственными соглашениями о воздушном сообщении, в частности, таких 15 (Актау и Атырау в Казахстане, Баку, Ереван, Бейрут и др.).

Авиаперевозчики должны начать выполнение полетов по большинству определенных маршрутов в течение лета и осени т.г.

Подготовка к вводу новой структуры Московской зоны ЕС ОрВД

Прошли переговоры между "Украэрорухом" и "Белаэронавигацией" по выработке предложений для согласования элементов структуры воздушного пространства при подготовке к вводу новой структуры Московской зоны ЕС ОрВД.

Для реализации Плана мероприятий по переходу от существующей к новой структуре воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД, утвержденного замминистра транспорта РФ В.М. Окуловым 19.03.2012 г., в период 27—30.05.2013 г. ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" были проведены переговоры с представителями ГП "Белаэронавигация" и ГПОВД Украины "Украэрорух" по выработке предложений для согласования элементов структуры воздушного пространства на границе Московской зоны ЕС ОрВД, Киевского, Днепропетровского РПИ и Минской зоны ОрВД при подготовке к вводу новой структуры Московской зоны ЕС ОрВД, сообщает ФГУП "ГКОВД РФ". В данных переговорах приняли участие сотрудники дирекции по организации воздушного движения и использования воздушного пространства генеральной дирекции, филиала "МЦ АУВД" ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" и представители филиала "НИИ Аэронавигации" ФГУП ГосНИИ ГА.

Разработчиком была представлена новая структура воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД для анализа и оценки предложений сети маршрутов ОВД в интерфейсе Московской зоны ЕС ОрВД, Киевско-

го, Днепропетровского РПИ и Минской зоны ОрВД. Были приведены обоснования изменения маршрутов ОВД при наличии соответствующих запретных зон и зон ограничений полетов. Участники обсудили представленный вариант новой структуры Московской зоны ЕС ОрВД, провели анализ существующих потоков через смежные РПИ и предложенной структуры маршрутов ОВД.

Стороны согласились, что внедрение новой структуры воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД позволит обеспечить бесконфликтность новых маршрутов ОВД, увеличить пропускную способность секторов Московского центра и повысить уровень безопасности воздушного движения.

Вместе с тем, внедрение новой структуры Московской зоны ЕС ОрВД предполагает внесение изменений в структуру воздушного пространства Минской зоны ОрВД, а также Киевского и Днепропетровского РПИ, что является предметом для дальнейшей работы.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Создан Координационный совет председателей профсоюзных организаций морского транспорта Украины

3—4.06.2013 г. в пос. Черноморское состоялась встреча председателей профсоюзных организаций предприятий морского транспорта, на которой обсуждались вопросы соблюдения интересов трудовых коллективов на завершающем этапе реформирования отрасли в соответствии с Законом "О морских портах Украины". В заседании приняли участие лидеры профсоюзов Одесского МТП, Ильичевского МТП, профсоюзы докеров-механизаторов Ильичевского МТП, Измаильского МТП, Ренийского МТП, Керченского МТП, Николаевского МТП, Херсонского МТП, МТП "Южный", СМП "Октябрьск", ГСК "Керченская паромная переправа", Федерации МПСУ ООО "Бруклин-Киев", представитель Профсоюза работников морского транспорта Украины.

По информации председателя профсоюза Одесского МТП В. Зайкова, на встрече состоялся обмен мнениями относительно будущей процедуры заключения коллективных договоров с работодателями и Отраслевого соглашения с Министерством инфраструктуры Украины, а также о путях сохранения объектов социальной сферы при изменении структуры предприятий морского транспорта, сообщает пресс-служба Ильичевского МТП.

В. Зайков заявил, что модель государственно-частного партнерства, которая будет активно реализовываться с вступлением в силу Закона о портах, воспринимается лидерами некоторых профсоюзов очень настороженно. В то же время в Одесском МТП в настоящее время накоплен 20-летний опыт взаимоотношений полномочных представителей трудовых коллективов и дирекций частных компаний-операторов перегрузочных комплексов. Профсоюзные лидеры частных стивидорных компаний ОМТП рассказали на встрече, как они защищают интересы тружеников причалов с помощью юридических рычагов, которые предоставляет действующее законодательство.

"Законы Украины, в том числе Кодекс законов о труде, Закон о профсоюзах, едины для всех предприятий, независимо от формы собственности. Работодатель, государство или частное лицо, обязан выполнять их", — заявил председатель профкома стивидорной компании "Бруклин-Киев" В. Мощенко.

Для согласования действий по защите интересов трудовых коллективов в ходе реформирования предприятий морского транспорта участники встречи основали Координационный совет председателей профсоюзных организаций морского транспорта Украины. Было оговорено, что работа Совета будет основываться на абсолютном равноправии всех его членов, независимо от производственной мощности предприятия и количественного состава организации. Координатором Совета избран председатель Профсоюза работников морского транспорта Одесского МТП В. Зайков. Координатору поручено разработать положение о Совете, которое предполагается утвердить на следующем заседании. Также было принято решение о необходимости встречи представителей Совета с руководителем Администрации морских портов Украины Ю. Васьковым для обсуждения вопросов, которые волнуют профсоюзы.

Правительство утвердило перечень спецуслуг в морском порту, предоставляемых субъектами естественных монополий, которые подлежат госрегулированию

Перечень специализированных услуг утвержден 3.06.2013 г. на очередном заседании правительства. В соответствии с принятым постановлением в перечень специализированных услуг в морском порту, предоставляемый субъектами естественных монополий, которые подлежат государственному регулированию, относятся:

— лоцманская проводка;

— регулирование движения судов;

— проведение ледокольных работ.

Необходимость предоставления статуса специализированных именно этим трем услугам обусловлена тем, что все они непосредственно касаются обеспечения безопасности судоходства как в акватории морского порта, так и в зоне морской ответственности Украины. Согласно же Конвенции ООН по международному морскому праву безопасность мореплавания в территориальных водах относится к задачам государства.

13.06.2013 г. будет подписано Отраслевое соглашение в сфере морского транспорта

В рамках реализации политики повышения социальных стандартов работников транспортной отрасли и защиты интересов трудовых коллективов морских портов и других госпредприятий морехозяй-

ственного комплекса Украины 13.06.2013 г. в Мининфраструктуры состоится подписание нового Отраслевого соглашения в сфере морского транспорта на 2013—2015 гг. Соглашение будет подписано между всеми сторонами социального диалога, которые являются репрезентативными на отраслевом уровне в соответствии с действующим законодательством: Мининфраструктуры Украины, Федерацией работодателей транспорта и Общим представительским органом профсоюзов.

Подпишут соглашение министр инфраструктуры Украины Владимир Козак, председатель Общего представительского органа профсоюзов Михаил Киреев и председатель Федерации работодателей транспорта Украины Орест Климпуш. В мероприятии также примут участие представители первичных профсоюзных организаций, руководство Администрации морских портов Украины и ее филиалов.

Справка. *13.06.2013 г. вступает в силу Закон Украины "О морских портах Украины".*

Порядок предоставления услуг по регулированию движения судов

Приказ Мининфраструктуры
от 8.05.2013 г. № 291

"Об утверждении Порядка предоставления услуг по регулированию движения судов"
Извлечения

В частности, установлено, что **в районах интенсивного судоходства** (портовые и прибрежные воды, узости, пересечение морских путей) решением Мининфраструктуры **создаются центры регулирования движения судов/посты регулирования движения судов** (ЦРДС/ПРДС), которые **осуществляют радиолокационное обслуживание судов**.

К радиолокационному обслуживанию **относятся** следующие услуги службы регулирования движения судов (далее — СРДС): радиолокационный контроль безопасности судоходства, регулирование движения судов, радиолокационное проведение (навигационная помощь), информационные услуги — информирование о движении судов, состоянии средств навигационного обустройства, гидрометеорологических условиях и других факторах, влияющих на безопасность плавания.

Услуги по регулированию движения судов оказываются судам путем:

— планирования безопасного движения судов в зоне действия ЦРДС/ПРДС на основании полученных от морских агентов или капитанов судов заявок на движение;

— установления режима движения судов;

— представления судам указаний, касающихся очередности движения, времени начала движения, маршрута, скорости и интервалов движения, места якорной стоянки;

— представления предупреждений судам о нарушении ими правил плавания в соответствующей зоне;

— представления предупреждений судам в случае возникновения (развития) ситуации опасного сближения с другими судами и представления рекомендаций об избежании опасности столкновения;

— представления предупреждений судам в случае их отклонения от безопасного маршрута плавания и представления рекомендаций о возвращении к отмеченному маршруту.

Услуги по регулированию движения судов оказываются СРДС для судов, осуществляющих заграничное плавание, **на основании заявки** капитана судна и/или морского агента, уполномоченного судовладельцем.

Заявка на услуги по регулированию движения судов может быть соединена с заявкой на лоцманские услуги.

Для судов каботажного плавания и судов местного базирования заявка на услуги по регулированию движения судов предоставляется капитаном судна в зоне действия ЦРДС/ПРДС через средства радиосвязи. **Выход капитана судна на радиосвязь** с соответствующим ЦРДС/ПРДС **считается представлением заявки** на предоставление услуг по регулированию движения судов.

ЦРДС/ПРДС в пределах своей зоны действия предоставляют, а суда пользуются услугами по регулированию движения судов. О степени обязательности отдельных видов услуг СРДС, предоставляемых соответствующим ЦРДС/ПРДС, сообщается в правилах плавания в соответствующей зоне и в обязательных постановлениях по порту.

Особенности предоставления услуг по регулированию движения судов могут определяться правилами плавания в соответствующей зоне.

Оплата услуг по регулированию движения судов состоит в том, что с судов, пользующихся услугами СРДС по регулированию движения судов, взимается сбор, порядок взимания и размер которого устанавливаются в соответствии с законом.

Капитан судна, обратившийся к СРДС за услугами по регулированию движения судов, а потом отказавшийся от них, обязан полностью уплатить надлежащий сбор за услуги СРДС.

Каждое судно за 30 минут до входа в зону действия ЦРДС/ПРДС должно установить радиосвязь с соответствующим ЦРДС/ПРДС.

Судно, стоящее у причала или на якоре, за 30 мин. до начала движения должно установить радиосвязь с ЦРДС/ПРДС, в зоне действия которого оно находится, и дать запрос о разрешении на движение.

СРДС обслуживает суда в следующей **последовательности**:

— аварийные суда и суда, следующие для оказания помощи;

— паромы и пассажирские суда, следующие по расписанию;

— суда со скоропортящимся грузом;
— суда с опасным грузом;
— линейные суда;
— другие суда — согласно поступлению заявок и в соответствии с установленным графиком движения.

Особенности обслуживания судов определяются правилами плавания в соответствующей зоне.

Связь между ЦРДС/ПРДС и судами осуществляется в соответствии с Регламентом радиосвязи. Радиообмен ЦРДС/ПРДС с судами, а также текущая судоходная обстановка в зоне их действия должны регистрироваться на ЦРДС/ПРДС для дальнейшего хранения.

Обмен информацией между ЦРДС/ПРДС и судами, а также записи, касающиеся взаимодействия СРДС с судами, безопасности мореплавания и охраны окружающей среды, осуществляются **на украинском, русском или английском языке**. Во всех случаях рабочий язык, используемый при предоставлении услуг, должен обеспечивать четкое взаимопонимание между ЦРДС/ПРДС и судном. Для унификации радиопереговоров должны использоваться фразы из стандартного морского навигационного словаря-разговорника Международной морской организации (ИМО).

Кроме того, указано, что предоставление судну услуг по регулированию движения судов **не снимает с капитана судна ответственности** за безопасность судоходства и защиту окружающей среды и **не освобождает** его **от обязанности** воспользоваться услугами лоцмана в районе обязательной лоцманской проводки, если только судно не принадлежит к категории судов, освобожденных от обязательной лоцманской проводки. При наличии рекомендаций и указаний, полученных от СРДС, решение относительно непосредственного управления судном и обеспечения безопасности его плавания остается за капитаном судна.

ЦРДС/ПРДС в зоне своего действия вправе осуществлять следующие **функции**:

— давать обязательные к выполнению судами указания по очередности движения, времени начала движения, маршруте, скорости и интервалах движения, местам якорной стоянки;
— требовать устранения судами нарушений правил плавания в соответствующей зоне и обязательных постановлений по порту, сообщать капитану порта и Укрморречинспекции о таких нарушениях;
— требовать от судов подтверждения получения ими указаний и информации ЦРДС/ПРДС, а также сведений о намерениях и маневрах, которые будут выполняться судами;
— осуществлять сбор, обработку, регистрацию и хранение информации о судах.

Порядок оформления материалов об административных правонарушениях на морском и речном транспорте

Нарушение правил выпуска судна в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответствующего документа, нарушение правил регистрации торговых судов, а также правил содержания баз (сооружений) для стоянки маломерных судов; допуск к управлению речным или маломерным судном лиц, находящихся в состоянии опьянения, уклонение от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, нарушение правил перевозки опасных веществ или предметов — все эти и др. административные правонарушения на морском и речном транспорте будут рассматриваться по четко установленному единому порядку уполномоченными должностными лицами Укрморречинспекции, ее терорганов, а некоторые из них, в соответствии с действующим законодательством, и начальниками, капитанами портов, капитанами судов и т.п.

31.05.2013 г. вступил в силу приказ Мининфраструктуры от 18.04.2013 г. № 235 "Об утверждении Порядка оформления материалов об административных правонарушениях на морском и речном транспорте".

Документ определяет процедуру оформления материалов об административных правонарушениях на морском и речном транспорте органами морского и речного транспорта, привлечения к административной ответственности должностных лиц предприятий, учреждений, организаций независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности и граждан в случае совершения административных правонарушений, предусмотренных КоАП, а также организации и ведения делопроизводства по делам об административных правонарушениях.

За совершение административного правонарушения органы морского и речного транспорта могут применять такие административные взыскания:

— предупреждение;
— штраф;
— лишение права управления судном, маломерным судном, всеми видами плавучих средств.

При выявлении административного правонарушения на морском и речном транспорте, ответственность за которое предусмотрена КоАП, составляется протокол об административном правонарушении по утвержденной форме. Установлено, что протокол заполняется на государственном языке разборчивым почерком шариковой ручкой синего, фиолетового или черного цвета или типографским способом. Не допускается зачеркивание или исправление сведений, которые заносятся в протокол, а также внесение дополнительных записей как при составлении протокола, так и после его подписания. В графах, которые не заполняются при составлении протокола, проставляется прочерк.

Предоставление морально-этических оценок действиям лица, привлекаемого к административной ответственности, в протоколе не допускается.

Ложные и неправильные записи в протоколе зачеркиваются одной линией и удостоверяются подписями лица, привлекаемого к административной ответственности, и уполномоченного лица, составившего протокол. Не допускается заполнение протокола об административном правонарушении карандашом.

После оформления и подписания протокола формируется дело об административном правонарушении. По каждому случаю составления протокола заводится отдельное дело об административном правонарушении, к которому приобщаются материалы, подтверждающие факт совершения административного правонарушения.

IV СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

ДорТехЭкспо – 2013

СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ, МОСТОВ, ПУТЕПРОВОДОВ, ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, СПЕЦТЕХНИКА, МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ, АВТОЗАПЧАСТИ

IEC
International Exhibition Centre

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР

Киев, Броварской пр-т, 15

Ⓜ "Левобережная"

5 - 8 ноября 2013 г.

☎ +38 044 201-11-59
e-mail: dorexpo@iec-expo.com.ua
www.iec-expo.com.ua

Генеральный медиа-партнер: Строительство | Бетон&Асфальт | Строительство и ЖКХ

Технический партнер: RentMedia

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

УКРАИНА

Сняты ограничения

Черниговская область

Новгород-Северский р-н

По состоянию на 7.06.2013 г. уровень воды в р. Десна снизился — подтоплений на областной а/д местного значения О-251303 Новгород-Северский—Бирино нет. Движение ТС по наплавному мосту открыто.

Ограничения движения

Луганская область

В связи с проведением работ по ремонту моста, с 1.06.2013 г. закрыто движение на автодороге О-131309 Нижняя Дуванка—Лозно—Александровка—КПП "Петровка", км 7+809 (на участке дороги между с. Нижняя Дуванка Сватовского р-на и с. Новочервоное Троицкого р-на).

Объезд по автодорогам Р-66 КПП "Денин-Александровка"—Сватово—Лисичанск—Луганск и О-131801 Троицкое—Тимоново.

Ориентировочный срок закрытия движения — до 20.06.2013 г.

При повышении температуры воздуха более чем 28°С на период с 9:00 до 21:00 на а/д госзначения, проходящим по территории области, вводится временное ограничение движения большегрузного транспорта весом более 24 т и нагрузкой на ось более 7 т.

г. Киев

Продолжаются ремонтные работы по реконструкции пр. Победы. Поэтому на участке от Большой Кольцевой дороги до ул. Ивана Крамского (Святошинский район) с 7.06.2013 г. частично ограничено движение ТС.

В связи с проведением текущего ремонта а/д М-05 Киев—Одесса, с 3.06.2013 г. действуют ограничения в движении по проспекту Глушкова, на участке от Одесской площади до АЗС "ТНК" в обоих направлениях (в пределах административной территории г. Киева), что в Голосеевском р-не.

Херсонская обл.

С целью сохранения дорожного покрытия во время длительного зноя, в области ограничат проезд тяжеловесных автопоездов по дорогам общего пользования.

Служба автомобильных дорог, по распоряжению ХОГА, в ближайшие дни определит перечень отдельных участков дороги и установит там соответствующие дорожные знаки.

Ограничить движение предполагается с 8:00 до 20:00 для автотранспортных средств общим весом более 24 т и осевой нагрузкой 7 т.

РФ

С 15.07.2013 г.по 31.08.2013 г. при значениях дневной температуры воздуха свыше 32°С (по данным Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды) на участках автомобильных дорог: М-1 "Беларусь", М-3 "Украина" и М-4 "Дон" будут введены временные ограничения движения ТС, осуществляющих перевозку тяжеловесных грузов.

Перечень участков автомобильных дорог, на которых вводятся летние ограничения движения:

Наименование автодороги	Наименование субъекта РФ	Начало участка—конец участка
М-4 "Дон"	Московская область	км 20—32; км 71—132
М-4 "Дон" Проезд по г. Богородицк Проезд по г. Ефремов	Тульская область	км 132—329; км 225—260; км 296—321
М-4 "Дон" Подъезд по с. Яркино и г. Елец Подъезд по г. Задонск и с. Хлевное	Липецкая область	км 329—464; км 332—414; км 414—464
М-4 "Дон" Проезд по с. Верхний Мамон	Воронежская область	км 464—777; км 706—713
М-4 "Дон"	Ростовская область	км 777—1119
М-4 "Дон"	Краснодарский край	км 1119—1340; км 1362—1542
М-4 "Дон"	Республика Адыгея	км 1340—1362
М-1 "Беларусь"	Московская область	км 16—153
М-1 "Беларусь"	Смоленская область	км 153—456
М-3 "Украина"	Московская область	км 65—86
М-3 "Украина"	Калужская область	км 86—193; км 210—213; км 217—220; км 221—226; км 270—271
М-3 "Украина"	Брянская область	км 493—496; км 511—518; км 519—519
М-3 "Украина"	Курская область	км 496—511

На Кубани до конца лета большегрузам разрешат ездить по дорогам только ночью и утром

До 31.08.2013 г. запрещен проезд большегрузов с 22:00 до 10:00 по таким участкам федеральных трасс:

— Краснодар—Новороссийск;

— М-29 "Кавказ";

— подъезд к Краснодару от М-4 "Дон";

— подъезд к Майкопу от М-29 "Кавказ";

— М-27 Джубга—Сочи, Новороссийск—Керченский пролив, Майкоп—Усть-Лабинск—Кореновск, Адлер—Красная поляна и подъезд к Кавказскому государственному биосферному заповеднику от Майкопа через Гузерипль.

В Липецкой области вводят ограничения на движения большегрузов

С 1.06.2013 г. в Липецкой области в целях сохранности автодорог в летний период вводятся временные ограничения движения ТС с грузом или без груза, следующих по а/д общего пользования федерального значения с превышением временно установленных предельно допустимых нагрузок на оси.

До 25.06.2013 г. ограничение коснется движения ТС с грузом или без груза.

С 1.06.2013 г. по 31.08.2013 г. временное ограничение будет при значениях дневной температуры воздуха свыше 32°С (по данным Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды).

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

***

С 1.06.2013 г. авиакомпания **UM Air проводит обслуживание всех рейсов в терминале D** международного аэропорта "Борисполь".

***

На период 13.06—26.09.2013 г. **Meridiana Fly** (вторая по величине авиакомпания Италии) открывает прямой рейс **Киев—Ольбия** (Сардиния). Рейсы будут выполняться один раз в неделю по четвергам из аэропорта "Борисполь". Время вылета из Киева в 17:15, прибытие в аэропорт Ольбии "Коста Смеральда" в 19:10. Из Ольбии рейс будет отправляться в 12:25, прибытие в Киев в 16:25.

На линии будет работать Boeing 737. Билеты уже в продаже. Стоимость авиабилета Киев—Ольбия — от 1649 грн. в одну сторону и от 3498 грн. — в обе стороны. В стоимость уже включена перевозка багажа весом до 23 кг в багажном отделении самолета, сообщает *aviabiletkiev.com.ua.*

***

С 27.10.2013 г. швейцарская авиакомпания **SWISS** планирует возобновить ежедневные полеты по маршруту **Цюрих—Киев—Цюрих**. Полеты будут осуществляться на самолете Airbus A320.

Расписание рейсов Цюрих—Киев—Цюрих:

— рейс № LX2290 вылетает из Цюриха в 9:45 и прилетает в Киев ("Борисполь") в 13:20;

— рейс № LX2291 вылетает из Киева в 14:10 и прилетает в Цюрих в 15:00, сообщает *flight-airline.com.*

***

"Аэрофлот" возобновил регулярные рейсы по маршруту **Москва—Торонто (Канада)—Москва**. Полеты будут выполняться из терминала D московского аэропорта "Шереметьево" по средам, пятницам и воскресеньям. На линии будет работать Boeing 767, сообщает *aviaru.net*.

Дешевые авиабилеты на рейсы Киев—Ларнака и Киев—Афины

С 3.04.2013 г. греческая авиакомпания Aegean Airlines предлагает украинским пассажирам перелет из Киева в Афины (Греция) по цене от 1557 грн. в одну сторону и от 3247 грн. — в обе стороны.

Нужно отметить, что помимо Aegean Airlines прямые рейсы в Грецию выполняет украинская АК "МАУ", которая предлагает авиабилеты Киев—Афины по цене от 4048 грн. в обе стороны.

Aegean Airlines выполняет рейсы Афины—Киев (Жуляны)—Афины каждую среду и пятницу по следующему расписанию:

Дни полетов	Вылет из Афин	Прибытие в Киев	Вылет из Киева	Прибытие в Афины
по средам	13:00	15:30	16:10	18:40
по пятницам	9:45	12:15	12:55	15:25

Также, перевозчик предлагает прямой рейс **Киев—Ларнака**. Стоимость авиабилета — от 1852 грн. в одну сторону и от 3659 грн. — в обе стороны. Aegean Airlines выполняет рейсы Киев—Ларнака по понедельникам, средам и субботам. Время вылета рейса из Ларнаки в 00:15, прибытие в Киев — в 3:05, вылет из аэропорта "Киев" в 4:00, прибытие в Ларнаку — 6:45, сообщает *aviabiletkiev.com.ua*.

"Трансаэро" начала продажи авиабилетов на рынках Германии и Украины через "Сирена-Трэвел"

АК "Трансаэро", второй крупнейший перевозчик России, приступила к продаже билетов через авиационную распределительную систему (АРС) "Сирена-Трэвел" на рынках Германии и Украины.

Справка. *До момента начала продаж на указанных рынках через АРС "Сирена-Трэвел" авиакомпания осуществляла бронирование перевозок в сеансе Транспортной клиринговой палаты.*

Решение "Трансаэро" о продаже своих услуг через АРС "Сирена-Трэвел" на рынках Украины и Германии связано с постоянно растущими объемами перевозок из указанных стран. В настоящий момент "Трансаэро" выполняет рейсы по девяти маршрутам между Россией и Украиной (до 49 рейсов в неделю) и по

двум маршрутам между Россией и Германией (до 13 рейсов в неделю).

Осенью у пассажиров "Трансаэро" в АРС "Сирена-Трэвел" появится возможность оформлять ж/д перевозки Deutsche Bahn, которые будут комбинироваться с авиабилетом. Это удобно пассажирам, путешествующим в Германию, при заказе трансфера железнодорожным транспортом до конечного пункта следования. При комбинированном оформлении железнодорожной перевозки вместе с авиабилетом стоимость проезда на поезде будет включена в тариф авиакомпании, что поспособствует снижению расходов пассажира, сообщает *aex.ru*.

"Трансаэро" и British Airways снизили тарифы на линии Москва—Лондон

Не исключено, что снижение вызвано конкуренцией со стороны бюджетного перевозчика easyJet, который вышел на маршрут в марте. До 15.06.2013 г. "Трансаэро" продает билеты туда-обратно от 8660 руб. Полет по этим билетам возможен до конца октября. British Airways продает билеты на летний период по цене 10667 руб.

Кстати, easyJet предлагает билеты туда-обратно приблизительно от 5 тыс. руб. (при этом на будущий год цены еще ниже), сообщает *Travel.ru*.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD

East Med Express Service (Odessa)

Vessel Name	Vessel Code	Zim Voyage	Partner's voyage	Local Arrival	Local Departure	Next Ports
Zim Kingston	ZKN	122		09-Jun-2013	10-Jun-2013	Novorossiysk, Istanbul - Ambarli
Zim Yokohama	YOK	15		16-Jun-2013	17-Jun-2013	
Zim Xiamen	XLM	33		22-Jun-2013	23-Jun-2013	
Zim India	IDY	25		29-Jun-2013	30-Jun-2013	
Zim Dalian	ZDL	22		06-Jul-2013	07-Jul-2013	
Zim Vancouver	ZVK	9		13-Jul-2013	14-Jul-2013	
Zim Sao Paolo	ZOP	31		20-Jul-2013	21-Jul-2013	
Zim Shekou	KHE	24		27-Jul-2013	28-Jul-2013	
Zim Genova	GVO	29		03-Aug-2013	04-Aug-2013	
Zim Livorno	LVO	33		11-Aug-2013	12-Aug-2013	
Zim Kingston	ZKN	123		17-Aug-2013	18-Aug-2013	
Zim Yokohama	YOK	16		24-Aug-2013	25-Aug-2013	
Zim Xiamen	XLM	34		31-Aug-2013	01-Sep-2013	
Zim India	IDY	26		07-Sep-2013	08-Sep-2013	
Zim Dalian	ZDL	23		14-Sep-2013	15-Sep-2013	
Zim Vancouver	ZVK	10		21-Sep-2013	22-Sep-2013	

ASIA BLACK SEA EXPRESS SERVICE (Illichivs'k)

Vessel Name	Vessel Code	Zim Voyage	Partner's voyage	Local Arrival	Local Departure	Next Ports
Genoa Bridge	GND	87	0087W	08-Jun-2013	10-Jun-2013	Port Klang, Shanghai
Ym Cypress	YCY	102	0102W	17-Jun-2013	19-Jun-2013	
Wan Hai 602	WNV	33	033W	18-Jun-2013	20-Jun-2013	
Xin Qin Huang Dao	XQH	131	0131W	22-Jun-2013	24-Jun-2013	
Xin Chang Shu	XCZ	140	0140W	29-Jun-2013	01-Jul-2013	
Xin Da Lian	XDL	146	0146W	13-Jul-2013	15-Jul-2013	
Xin Lian Yun Gang	XLY	117	017W	20-Jul-2013	22-Jul-2013	
Xin Ning Bo	XNI	171	0171W	27-Jul-2013	29-Jul-2013	
Zgs/Named1	ZG1	1		03-Aug-2013	05-Aug-2013	
Ym Cypress	YCY	104	0104W	10-Aug-2013	12-Aug-2013	
Xin Qin Huang Dao	XQH	133	0133W	17-Aug-2013	19-Aug-2013	
Xin Chang Shu	XCZ	142	0142W	24-Aug-2013	26-Aug-2013	
Wan Hai 602	WNV	37	037W	31-Aug-2013	02-Sep-2013	
Xin Da Lian	XDL	148	0148W	07-Sep-2013	09-Sep-2013	
Xin Lian Yun Gang	XLY	119	019W	14-Sep-2013	16-Sep-2013	
Xin Ning Bo	XNI	173	0173W	21-Sep-2013	23-Sep-2013	

ZIM, г. Одесса, бул. Приморский, 14. Тел.: +38 (048) 7294535; E-mail: malofeeva.julia@ua.zim.com, galaevskiy.valery@ua.zim.com

Mediterranean Shipping Company

Ukraine—Istanbul Feeder Service, Gioia Tauro—Piraeus—Ukraine Feeder Service

Vessel	Voy	GIOIA TAURO(A)		PIRAEUS(A)		ODESSA(R)		ILYICHEVSK(R)		GIOIA TAURO (R)	
		ETA	ETA	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD
WESTERDIEK	321	21/05 21:00	22/05 22:00	24/05 01:30	24/05 22:30	27/05 08:30	28/05 06:30	28/05 22:00	29/05 16:00	02/06 07:00	
SPIRIT OF LUCK	322				31/05 21:00	03/06 07:00	04/06 13:00	04/06 18:00	06/06 00:00	09/06 07:00	
AS VENUS	317		ISTANBUL—POTI—ODESSA			28/05 12:00	29/05 20:00	31/05 13:00	02/06 13:00	04/06 04:00	04/06 19:00
WESTERDIEK	323	02/06 07:00	03/06 07:00	04/06 21:00	05/06 21:00	08/06 07:00	09/06 13:00	09/06 18:00	11/06 00:00	16/06 07:00	
SPIRIT OF LUCK	324	09/06 07:00	10/06 07:00	11/06 21:00	12/06 21:00	15/06 07:00	16/06 13:00	16/06 18:00	18/06 00:00	23/06 07:00	

Vessel	Voy	GIOIA TAURO(A)		PIRAEUS(A)		ODESSA(R)		ILYICHEVSK(R)		GIOIA TAURO (R)	
		ETA	ETA	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD
AS VENUS	319		ISTANBUL—POTI—ODESSA			12/06 06:00	13/06 06:00	14/06 23:00	16/06 23:00	18/06 14:00	19/06 05:00
WESTERDIEK	325	16/06 07:00	17/06 07:00	18/06 21:00	19/06 21:00	22/06 07:00	23/06 13:00	23/06 18:00	25/06 00:00	30/06 07:00	
SPIRIT OF LUCK	326	23/06 07:00	24/06 07:00	25/06 21:00	26/06 21:00	29/06 07:00	30/06 13:00	30/06 18:00	02/07 00:00	07/07 07:00	
AS VENUS	321		ISTANBUL—POTI—ODESSA			26/06 16:00	27/06 16:00	29/06 09:00	01/07 09:00	02/07 23:00	03/07 14:00
WESTERDIEK	327	30/06 07:00	01/07 07:00	02/07 21:00	03/07 21:00	06/07 07:00	07/07 13:00	07/07 18:00	09/07 00:00	14/07 07:00	
SPIRIT OF LUCK	328	07/07 07:00	08/07 07:00	09/07 21:00	10/07 21:00	13/07 07:00	14/07 13:00	14/07 18:00	16/07 00:00	21/07 07:00	
AS VENUS	323		ISTANBUL—POTI—ODESSA			11/07 01:00	12/07 01:00	13/07 18:00	15/07 18:00	17/07 08:00	17/07 23:00
WESTERDIEK	329	14/07 07:00	15/07 07:00	16/07 21:00	17/07 21:00	20/07 07:00	21/07 13:00	21/07 18:00	23/07 00:00	28/07 07:00	
SPIRIT OF LUCK	330	21/07 07:00	22/07 07:00	23/07 21:00	24/07 21:00	27/07 07:00	28/07 13:00	28/07 18:00	30/07 00:00	04/08 07:00	

MSC Ukraine Ltd., Odessa, 65014, Lidersovskiy blvd 5, off. 234-237 Phone: + 38048 7847272/ Fax: +38048 7847274

Pacific International Lines (PTE) LTD

Sino Black Sea Service (SBS)

VESSEL	Voy	SHANGHAI	NINGBO	SHEKOU	SINGAPORE	PORT KELANG (West Port)	SUEZ
Berthing Window		THU 1200	FRI 2000	MON 0800	FRI 1300	SAT 1900	FRI 0100
Departure Window		FRI 1000	SAT 1200	TUE 0200	SAT 0300	SUN 0700	FRI 1800
XIN DA LIAN (CSCL)	0144 W	Чт:18-апр	Пт:19-апр	Пн:22-апр	Пт:26-апр	Сб:27-апр	Пт:10-май
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	015 W	Чт:25-апр	Пт:26-апр	Пн:29-апр	Пт:03-май	Сб:04-май	Пт:17-май
XIN NING BO (CSCL)	TBN	Чт:02-май	Пт:03-май	Пн:06-май	Пт:10-май	Сб:11-май	Пт:24-май
GENOA BRIDGE (KLK)	0087 W	Чт:09-май	Пт:10-май	Пн:13-май	Пт:17-май	Сб:18-май	Пт:31-май
YM CYPRESS (YML)	0102 W	Чт:16-май	Пт:17-май	Пн:20-май	Пт:24-май	Сб:25-май	Пт:07-июн
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	0131 W	Чт:23-май	Пт:24-май	Пн:27-май	Пт:31-май	Сб:01-июн	Пт:14-июн
XIN CHANG SHU (CSCL)	0140 W	Чт:30-май	Пт:31-май	Пн:03-июн	Пт:07-июн	Сб:08-июн	Пт:21-июн

VESSEL	Voy	PIRAEUS	ISTANBUL	CONSTANTZA	ILICHEVSK	SUEZ	PORT KELANG (West Port)	SHANGHAI
Berthing Window		SUN 0400	MON 2000	THU 0800	SAT 2100	FRI 1900	THU 1500	THU 1200
Departure Window		SUN 1900	WED 1200	SAT 0000	MON 1500	SAT 1800	FRI 0500	FRI 1000
XIN DA LIAN (CSCL)	0145 E	Вс:12-май	Пн:13-май	Чт:16-май	Сб:18-май	Пт:24-май	Чт:06-июн	Чт:13-июн
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	016 E	Вс:19-май	Пн:20-май	Чт:23-май	Сб:25-май	Пт:31-май	Чт:13-июн	Чт:20-июн
XIN NING BO (CSCL)		Вс:26-май	Пн:27-май	Чт:30-май	Сб:01-июн	Пт:07-июн	Чт:20-июн	Чт:27-июн
GENOA BRIDGE (KLK)	0088 E	Вс:02-июн	Пн:03-июн	Чт:06-июн	Сб:08-июн	Пт:14-июн	Чт:27-июн	Чт:04-июл
YM CYPRESS (YML)	0103 E	Вс:09-июн	Пн:10-июн	Чт:13-июн	Сб:15-июн	Пт:21-июн	Чт:04-июл	Чт:11-июл
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	0132 E	Вс:16-июн	Пн:17-июн	Чт:20-июн	Сб:22-июн	Пт:28-июн	Чт:11-июл	Чт:18-июл
XIN CHANG SHU (CSCL)	0141 E	Вс:23-июн	Пн:24-июн	Чт:27-июн	Сб:29-июн	Пт:05-июл	Чт:18-июл	Чт:25-июл
WAN HAI 602 (WHL)	036 E	Вс:30-июн	Пн:01-июл	Чт:04-июл	Сб:06-июл	Пт:12-июл	Чт:25-июл	Чт:01-авг
XIN DA LIAN (CSCL)	0145 E	Вс:12-май	Пн:13-май	Чт:16-май	Сб:18-май	Пт:24-май	Чт:06-июн	Чт:13-июн
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	016 E	Вс:19-май	Пн:20-май	Чт:23-май	Сб:25-май	Пт:31-май	Чт:13-июн	Чт:20-июн
XIN NING BO (CSCL)		Вс:26-май	Пн:27-май	Чт:30-май	Сб:01-июн	Пт:07-июн	Чт:20-июн	Чт:27-июн

PIL Ukraine LTD Sales manager Dasha Galayevskaya tel: +380 (482) 335205 fax: +380 (482) 347683 mob: +38095 442 9000
E-mail: galayevskaya@ods.pilship.com

Hapag-Lloyd

AEM—Odessa

Судно	Рейс	Транзитное время, сут.	Сервис	Выход из Нингбо	Прибытие в Одессу
OOCL CHICAGO	006W21	33	AEM	24.05.2013	26.06.2013
MOL PRIORITY	070W22	32	AEM	08.06.2013	10.07.2013
SAN FRANCISCO EXPRESS	062W24	32	AEM	15.06.2013	17.07.2013
OOCL NEW YORK	101W25	32	AEM	22.06.2013	24.07.2013
MOL MAXIM	017W26	32	AEM	29.06.2013	31.07.2013

Arkas Ukraine Ltd (ARKAS Line), г. Одесса, 65014, ул. Успенская, 39, оф. 4. Tel. +38 048 734 71 55, fax +38 048 734 21 75

Arkas Line

Cagliari Black Sea(CBS)

Vessel	YIGITCAN A	KARLA A	YIGITCAN A	KARLA A
Port	CBS 014-13	CBS 015-13	CBS 016-13	CBS 017-13
CAGLIARI	21.05.13	29.05.13	09.06.13	17.06.13
Izmir	25.05.13	02.06.13	14.06.13	21.06.13
Marport	27.05.13	04.06.13	15.06.13	23.06.13
Mardas	28.05.13	04.06.13	16.06.13	23.06.13
Kumport	28.05.13	05.06.13	17.06.13	24.06.13
Odessa	30.05.13	07.06.13	18.06.13	26.06.13
Varna	01.06.13	09.06.13	20.06.13	28.06.13
Mardas	03.06.13	10.06.13	22.06.13	29.06.13
Kumport	03.06.13	11.06.13	23.06.13	30.06.13
Marport	04.06.13	11.06.13	23.06.13	30.06.13
Izmir	05.06.13	13.06.13	25.06.13	02.07.13
CAGLIARI	09.06.13	17.06.13	28.06.13	06.07.13

Arkas Ukraine Ltd (ARKAS Line), г. Одесса, 65014, ул. Успенская, 39, оф. 4. Tel. +38 048 734 71 55, fax +38 048 734 21 75

BSA UKRAINE LTD

Black Sea Feeder service (BSF)

PCE MADEIRA 0066-003E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	05/28	05/30	06/01	06/03	06/05	06/06	06/07
ETD	05/29	05/31	06/02	06/04	06/06	06/07	06/08

CALISTO 0067-041E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/02	06/06	06/08	06/10	06/12	06/13	06/14
ETD	06/05	06/07	06/09	06/11	06/13	06/14	06/15

PCE MADEIRA 0068-004E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/09	06/13	06/15	06/17	06/19	06/20	06/21
ETD	06/12	06/14	06/16	06/18	06/20	06/21	06/22

CALISTO 0069-042E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/16	06/20	06/22	06/24	06/26	06/27	06/28
ETD	06/19	06/21	06/23	06/25	06/27	06/28	06/29

PCE MADEIRA 0070-005E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/23	06/27	06/29	07/01	07/03	07/04	07/05
ETD	06/26	06/28	06/30	07/02	07/04	07/05	07/06

CALISTO 0071-043E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/30	07/04	07/06	07/08	07/10	07/11	07/12
ETD	07/03	07/05	07/07	07/09	07/11	07/12	07/13

PCE MADEIRA 0072-006E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/07	07/11	07/13	07/15	07/17	07/18	07/19
ETD	07/10	7/12	07/14	07/16	07/18	07/19	07/20

CALISTO 0073-044E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/14	07/18	07/20	07/22	07/24	07/25	07/26
ETD	07/17	07/19	07/21	07/23	07/25	07/26	07/27

PCE MADEIRA 0074-007E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/21	07/25	07/27	07/29	07/31	08/01	08/02
ETD	07/24	07/26	07/28	07/30	08/01	08/02	08/03

CALISTO 0075-045E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/28	08/01	08/03	08/05	08/07	08/08	08/09
ETD	07/31	08/02	08/04	08/06	08/08	08/09	08/10

PCE MADEIRA 0076-008E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ET	08/04	08/08	08/10	08/12	08/14	08/15	08/16
ETD	08/07	08/09	08/11	08/13	08/15	08/16	8/17

CALISTO 0077-046E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	08/11	08/15	08/17	08/19	08/21	08/22	08/23
ETD	08/14	08/16	08/18	08/20	08/22	08/23	08/24

BSA UKRAINE LTD Aleksandr Sussky Sales department manager As Agent of EVERGREEN LINE 65014, Odessa, Marazlievskaya str., 4, 2nd floor, Tel.: +38 (0482) 34-81-85, Fax: +38 (0482) 34-76-84, Mob: +38 (050) 316-23-23, E-mail: as@bsa-ukraine.com, Skype: Alex_Sussky

Уточнения по сервису Finnlines

Finnlines уточнили ротацию и детали нового сервиса между портами России, Финляндии, Великобритании, Испании и Франции, который открывается в июле т.г. Ротация: Котка—Раума—Гулль—Сантандер—Эль-Ферроль (раз в две недели)—Радикатель (речной порт на Сене, около 30 км от Гавра)—Гулль—Хельсинки—Санкт-Петербург—Котка, сообщает *SeaNews.*

COSCON вводит бункерную надбавку на европейско-средиземноморском сервисе

COSCO Container Lines (COSCON) установит компенсационную бункерную надбавку (EBS) на перевозку всех грузов в восточном и западном направлении на контейнерном сервисе, связывающим порты Дальнего Востока, Северо-Западной Европы и Средиземного моря, говорится в сообщении оператора.

Бункерная надбавка вступает в силу с 1.07.2013 г. и составит $117 за TEU груза с Дальнего Востока в Северо-Западную Европу, $107 за TEU груза с Дальнего Востока в порты Средиземноморья, $107 за TEU груза с Дальним Востока в порты Западной Африки, сообщает *Portnews.ru.*

Zim вводит GRI

О повышении ставок заявил Zim. GRI составит $900 с TEU. На линии Азия—Европа UASC повышение — $910 с TEU с 1.07.2013 г., сообщает *SeaNews.*

MOL вводит GRI

С 1.07.2013 MOL вводит GRI из Азии на Северную Европу $1000 с TEU и на Средиземноморье $500 с TEU, сообщает *SeaNews.*

OOCL вводят GRI

OOCL вводят GRI на трансатлантическом трейде. Размер — $150 с 20-футового контейнера и $250 с 40- и 45-футового. Срок действия — с 1.07.2013 г. Ставки повышаются на всех сервисах из Европы на США, Мексику и Канаду, сообщает *SeaNews.*

"Маерск" вводит GRI на ставки вывоза контейнеров из украинских портов

Линия "Маерск" вводит общее повышение ставок в размере $150 за один контейнер на все сухогрузы из Украины в страны Среднего Востока, Индии и дальневосточной Азии начиная с 1.07.2013 г., сообщают *Морские новости Украины.*

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Временные ограничения относительно перевозок на 11.06.2013 г.

(по дате объявления с 3.06.2013 г. на 11.06.2013 г.)

Администрация, станция назначения	Груз	Период действия	Грузополучатель	Области отправления	№ распоряжения, дата объявления	Изменения
РФ, Аэропорт Моск. ж/д (180701)	по ЕТСНГ: щебень гранит (232395); щебень пр. (232431)	с 6.06.2013 г. до 13.06.2013 г.	ООО "Промстройматериалы" (1807), ООО "Промстройматериалы" (2960), ООО "Промстройматериалы" (3690), ООО "Промстойматериалы" (3960), ООО "Промстройматериалы" (6302), ООО "Промстройматериалы" (6665), ООО "Промстройматериалы" (9999)	УЗ (22)	ЦД/30 от 4.06.2013 г.	Перевозки в: все
РФ, Аэропорт Моск. ж/д (180701)	по ЕТСНГ: щебень гранит (232395)	с 6.06.2013 г. до 13.06.2013 г.	ООО "Компания "Транс-Логистик" (4841)	УЗ (22)	ЦД/27 от 4.06.2013 г.	Перевозки в: все
Украина, Гнивань Ю.-Зап. ж/д (335604)	по ЕТСНГ: вагоны ж/д св (421034)	с 6.06.2013 г. до отмены	ООО "Гниванский гранитный карьер" (5867)	РЖД (20), УЗ (22)	ЦЗМ-14/981 от 5.06.2013 г.	Перевозки в: полувагоны (60), принадлежности "РЖД" (20), арендованные, собственные
Казахстан, Павлодар-Северный Кзх (696303), Павлодар Кзх (696102), Павлодар-Порт Кзх (696403), Павлодар-Южный Кзх (696206), Казыкурт Кзх (698704)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 13.06.2013 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22), СНГ и Балтия	ЦЗМ-14/0696 от 11.06.2013 г.	Перевозки в: цистерны (70), цистерны 8-осные (78), принадлежности Азербайджанская государственная ж/д (57), АО "Литовские ж/д" (24), АО "Эстонская ж/д" (26), "Белорусская ж/д" (21), "Укрзалізниця" (22), ГАЖК "Узбекские ж/д" (29), ГАО "Латвийская ж/д" (25), ГП "Ж/д Молдовы" (23), Департамент "Армянская ж/д" (58), "Кыргызская ж/д" (59), ООО "Грузинская ж/д" (28), "РЖД" (20), "Таджикская ж/д" (66), Управление "Туркменские ж/д" (67), ЗАО "НК "КТЖ" (27) арендованные, собственные

ТОПЛИВО

Цены на светлые нефтепродукты на 7.06.2013 г. (с учетом НДС)

Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	12200	12350	12700	10830
Минимальная	11000	12000	12400	9300
Средняя	11661	12190	12548	9636

Мелкий опт, коп./л. Условия поставки: самовывоз, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	9,30	9,90	10,40	9,20
Минимальная	8,00	8,75	9,10	8,05
Средняя	8,84	9,58	9,89	8,51

Розничная торговля в Киеве, коп./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	10,50	10,79	11,50	10,30
Минимальная	9,10	9,50	10,00	9,15
Средняя	10,20	10,54	10,91	9,97

Изменение средней цены за период 31.05—7.06.2013 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	-0,12	-0,11	-0,17	-0,69
Мелкий опт	-0,23	-0,31	-0,50	-0,70
Розница	-0,10	-0,09	0,00	-0,10

По данным Энергобизнеса

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 10.06.2013 г., грн.

Область	А-80	А-92	А-95	ДТ
АР Крым	9,68	10,05	10,33	9,70
Винницкая	9,68	10,15	10,34	9,63
Волынская	9,61	10,04	10,29	9,60
Днепропетровская	9,56	9,98	10,24	9,53
Донецкая	9,67	10,19	10,41	9,68
Житомирская	9,70	9,99	10,24	9,56
Закарпатская	9,71	10,10	10,31	9,61
Запорожская	9,69	9,97	10,25	9,57
Ивано-Франковская	9,73	10,15	10,38	9,65
Киев	9,64	10,11	10,34	9,65
Киевская	9,64	10,11	10,34	9,65
Кировоградская	9,61	10,02	10,28	9,58
Луганская	9,61	10,18	10,40	9,67
Львовская	9,74	10,15	10,36	9,63
Николаевская	9,68	10,10	10,28	9,59
Одесская	9,73	10,13	10,34	9,65
Полтавская	9,54	10,02	10,26	9,62
Ривненская	9,58	10,03	10,29	9,58
Сумская	9,47	9,88	10,18	9,51
Тернопольская	9,69	10,14	10,33	9,63
Харьковская	9,54	9,97	10,27	9,59
Херсонская	9,70	10,07	10,31	9,61
Хмельницкая	9,76	10,09	10,35	9,65
Черкасская	9,60	10,00	10,27	9,58
Черниговская	9,52	9,94	10,22	9,52

По данным finmonitor.com.ua

Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 31.05.2013 г.

	Удельный вес в цене	Центов/ галлон	$/баррель	$/т	Изменение, %			
					по сравнению с 2000 г., (2000 = 100%)	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	**100%**	**272,1**	**114,3**	**900,7**	**312,4**	**-0,9%**	**1,5%**	**-2,9%**
Азия и Океания	22%	273,2	114,7	906,3	327,8	0,2%	-0,6%	-1,9%
Европа и СНГ	28%	275,6	115,8	912,1	311,9	-0,9%	3,4%	-3,2%
Ближний Восток и Африка	7%	268,0	112,6	888,1	336,1	-0,4%	1,6%	-2,5%
Северная Америка	39%	268,8	112,9	890,8	300,1	-1,7%	1,4%	-3,3%
Латинская и Центральная Америка	4%	280,8	117,9	908,0	326,7	-1,4%	2,1%	-2,9%

По данным IATA

Средняя розничная цена 1 л топлива в странах Европы на 10.06.2013 г.

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Албания	ALL	182,00	195,00	180,00
Андорра	EUR	1,274	1,334	1,142
Австрия	EUR	1,395	1,529	1,347
Беларусь	EUR	0,694	-	0,712
Бельгия	EUR	1,642	1,697	1,442
Босния и Герцеговина	BAM	2,35	2,50	2,35
Болгария	BGL	2,56	2,72	2,61
Хорватия	HRK	10,19	10,55	9,39
Чехия	CZK	35,77	38,58	35,30
Дания	DKK	12,09	12,49	10,55
Эстония	EEK	1,289	1,329	1,279
Финляндия	EUR	1,634	1,684	1,476
Франция	EUR	1,569	1,615	1,351
Грузия	GEL	2,10	2,15	2,10
Германия	EUR	1,551	1,645	1,395
Греция	EUR	1,664	1,792	1,340
Венгрия	HUF	409,00	-	416,00
Ирландия	EUR	1,579	-	1,479
Италия	EUR	1,750	1,908	1,631
Казахстан	KZT	138,00	160,00	102,00
Косово	EUR	1,20	-	1,19
Латвия	LVL	0,919	0,949	0,869
Литва	LTL	4,64	4,73	4,39
Люксембург	EUR	1,335	1,391	1,185
Македония	MKD	80,00	81,50	67,50
Молдова	MDL	17,57	17,77	16,67
Черногория	EUR	1,320	1,350	1,220
Нидерланды	EUR	1,797	1,864	1,447
Норвегия	NOK	15,03	15,78	13,70
Польша	PLN	5,39	5,64	5,34
Португалия	EUR	1,623	1,742	1,389
Румыния	RON	5,75	6,42	5,72
РФ	RUB	31,72	-	32,89
Сербия	RSD	146,90	-	146,40
Словакия	SKK	1,476	-	1,364
Словения	EUR	1,479	1,515	1,351
Испания	EUR	1,410	1,529	1,318
Швеция	SEK	14,53	15,03	14,23
Швейцария	CHF	1,765	1,813	1,848
Турция	TRY	4,71	4,83	4,12
Украина	UAH	10,75	12,30	9,75
Великобритания	GBP	1,348	1,431	1,393

По данным International Road Transport

Цены на бункерное топливо по состоянию на 10.06.2013 г.

$/т

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Кейптаун			691,0	+5,0	952,0	+5,0
Ричард бэй			679,0	+19,0	1102,0	+7,0
Азия и Океания						
Буссан	622,0	-3,0	647,0	+2,0	890,0	-5,0
Каошинг	631,0	+2,0	657,0	+2,0	962,0	0,0
Сингапур	598,0	-0,5	609,0	-6,0	862,0	-8,0
Южная Америка						
Маракайбо	600,0	+2,0	668,5	+7,5	987,0	+2,5
Рио-де-Жанейро	624,0	0,0	647,5	0,0	940,0	0,0
Сантос	627,0	0,0	648,5	0,0	990,0	0,0
Северная Америка						
Корпус Кристи	616,0	-5,0			950,0	-10,0
Хьюстон	577,5	-1,5	655,0	+7,0	957,5	+8,0
Ближний Восток						
Фуджейра	610,0	0,0	675,0	0,0	995,0	0,0
Северная Европа						
Антверпен	584,0	-1,0	610,0	-0,5	865,0	+5,0
Роттердам	582,0	-2,5	607,0	-1,0	867,0	+4,5
Южная Европа						
Стамбул	645,0	-2,0	670,0	+3,0	950,0	+3,5
Лиссабон	610,0	0,0	641,0	0,0	923,0	0,0
Пирей	608,0	-2,0	639,0	+1,0	901,5	+8,0

По данным Bunkerindex.com

ТАМОЖНЯ

Правительство Украины поменяло правила ввоза товаров

В правительстве пересмотрели условия перемещения товаров через границу. Как сообщает *forbes.ua,* постановление об определении пунктов пропуска, через которые ввозят и вывозят товары, было принято 29.05.2013 г. на заседании КМУ. Инициатор нововведения — Министерство доходов и сборов. Документ вступит в силу через десять дней после опубликования.

Указанным постановлением правительство сняло ограничения на ввоз нескольких групп товаров: секонд-хенда, транспортных средств, шасси и кузовов для них, сельскохозяйственной продукции

Примечание. *В настоящее время для каждой из этих групп товаров существует перечень пунктов пропуска, через которые они могут попасть в Украину. Перечень утверждает КМУ. Например, морем с 2009 г. секонд-хенд в страну можно ввезти только через два морских порта: Ильичевский и Одесский. Теперь эти ограничения снимут.*

Кроме того, расширен список пунктов пропуска, через которые можно будет перевозить алкогольные напитки, сигареты и спирт. В перечень автомобильных и железнодорожных пограничных пунктов, открытых для этих товаров, добавили еще три: Рава-Русскую (на польской границе), Кучурган и Платоново (на молдавской границе). Для морского и воздушного сообщения теперь вообще нет ограничений.

Как отмечает вице-президент АсМАП Ю. Кучинский, в целом идея расширения пунктов пропуска хорошая, но есть риски. Так, ему, например, непонятно, зачем для подакцизных товаров открыли Кучурган — пункт пропуска с непризнанной республикой Приднестровье, через границу с которой идет поток теневого табака и спирта?

Руководители таможенных служб государств-участников СНГ встретились в Херсоне

11.06.2013 г. в Херсоне состоялось заседание Совета руководителей таможенных служб государств-участников СНГ. В ходе заседания рассматривались вопросы, касающиеся сближения, гармонизации таможенных законодательств, механизмов тарифного и нетарифного регулирования, использования современных информационных технологий, ввода в эксплуатацию портала Совета руководителей таможенных служб государств СНГ, сообщает *УНИАН*.

Белгородский пункт пропуска готов принять украинских таможенников

По данным ФТС РФ, на новом МАПП Шебекино (Белгород), возможно, разместятся не только российские, но и украинские таможенники. В настоящее время для этого предоставлены все возможности — осталось только согласовать вопрос с украинской стороной.

Отмечено, что подобный опыт совместного таможенного контроля служб России и Украины уже имеется на юге страны.

Евразийская экономическая комиссия продвигает вперед создание "единого окна" на границах

Таможенный союз России, Беларуси и Казахстана планирует облегчить таможенные процедуры путем внедрения новых электронных технологий. Евразийская экономическая комиссия продвигает вперед создание "единого окна" на границах. В рамках этой системы таможенные декларации будут заполняться в электронном виде одного документа и станут доступными для различных государственных учреждений, сообщает *Банкист.ру.*

Одной из наиболее ярких черт планируемого нововведения является почти полное отсутствие людей в процессе принятия решений. Вместо отдельных сотрудников таможни, которые сами решают, какие товары могут пройти через границу, предприятия будут подавать электронные декларации, которые будут отсканированы и утверждены автоматизированными программами.

По словам В. Сурвилло, вице-президента Ассоциации "Деловая Россия", внедрение новой системы будет опираться на зарубежный опыт. В частности, он отметил, что подобные эксперименты уже были проведены в США, Сингапуре и Швеции.

Как сообщил В. Гошин, министр по таможенному сотрудничеству, на данный момент Россия, Беларусь и Казахстан находятся на разных этапах осуществления перехода на электронную систему, "однако все понимают, насколько это необходимо".

По словам В. Гошина, первоначально система будет введена только в одну сферу, такую как, например, портовая таможня, чтобы снизить резкость перехода к новой форме контроля.

В планах России привести в соответствие с новыми стандартами 8 таможенных пунктов на государственной границе. На 4 из них уже производятся подготовительные меры для перехода на электронную систему. Главной проблемой на данный момент является устаревшее оборудование в таможенных сервисах и необходимость проводить глобальную электронную модернизацию. Большинство существенных мероприятий по внедрению электронной системы таможенной процедуры планируется завершить к январю 2014 г., сообщает *tks.ru*.

Россия упрощает процедуру пересечения госграницы морскими судами

Президент РФ В. Путин подписал закон, упрощающий процедуру пересечения госграницы РФ российским морскими судами. Изменения вносятся в федеральные законы "О государственной границе РФ", "О порядке выезда из РФ и въезда в РФ" и закон "О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ". Документ опубликован 7.06.2013 г. на портале правовой информации.

Закон о внесении поправок был принят Государственной думой 17.05.2013 г., одобрен Советом Федерации 29.05.2013 г.

Законодатели **разрешили неоднократно пересекать госграницу РФ без прохождения** пограничного, таможенного и иных видов **контроля российским судам**, осуществляющим плавание между портами или морскими терминалами РФ, выходящим из портов РФ для захода во внутренние морские воды или территориальное море РФ в целях торгового мореплавания (за исключением деятельности, связанной с использованием судов для рыболовства) и возвращающимся в морские порты РФ, при условии уведомления пограничных органов и наличия на судах технических средств контроля местоположения судна.

Также вносятся изменения в федеральный закон "О порядке выезда из РФ и въезда в РФ". Они предусматривают, что **не рассматривается как выезд из РФ и как въезд в РФ пересечение госграницы России гражданином РФ, иностранным гражданином** или лицом без гражданства в течение срока действия имеющейся у него визы **при следовании из одной части территории РФ на другую часть ее территории через территорию иностранного государства в режиме транзитного проезда либо при следовании на судах через исключительную экономическую зону РФ и иных государств, через открытое море**, а в случаях, установленных правительством РФ, через территориальное море иностранных государств без захода в иностранные порты.

В законе "О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ" предлагается предусмотреть, что **иностранные прогулочные и спортивные парусные суда после прохождения пограничного, таможенного и иных видов контроля в пункте пропуска через госграницу РФ могут осуществлять плавание и стоянку во внутренних морских водах и в территориальном море за пределами пункта пропуска,** за исключением запретных для плавания и временно опасных для плавания районов, при условии обязательного уведомления пограничного органа о планируемых районах плавания и местах стоянки.

Порядок уведомления пограничных органов о пересечении судами госграницы РФ предлагается установить актом правительства РФ.

АВТОДОРЭКСПО®

11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И МОСТОВ

12–14 ноября 2013

В программе выставки:

Международная конференция
по вопросам новейших технологий
строительства, эксплуатации
и проектирования автомобильных
дорог и мостов

Организаторы:

Государственное агентство
автодорог Украины «УКРАВТОДОР»

АККО Интернешнл
+38 (044) 456 38 04

Место проведения:

Украина, Киев, пр-т Победы, 40-Б
ВЦ АККО Интернешнл

www.avtodorexpo.ua

Информационная поддержка:

Украина в системе международных транспортных координат: курс на реформу

Дебаты в ходе XII Международной конференции "Транспортная сеть Черноморского региона: комплекс коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами" (одно из ключевых событий выставочного форума "ИнтерТранспорт", состоявшегося в Одессе) продемонстрировали острый интерес представителей международного транспортного рынка к портовой реформе, стартовавшей в Украине. Со своей стороны, украинские участники дискуссий убедились: данный шаг Украины вовсе не является экстраординарным, поскольку процессы качественных преобразований, касающихся рынка перевозок, активно идут во всех странах и на всех уровнях международного транспортного сообщества.

ОЧЭС в рыночном аспекте

Динамичность развития рынка перевозок Азово-Черноморского бассейна подтвердил фактами из деятельности соответствующих международных институций в своем докладе исполнительный директор Международной ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA) Георгий Токман. Как указал спикер, важнейшим решением в рамках ОЧЭС стало создание в мае т.г. рабочей группы по развитию интермодальных перевозок в Черноморском регионе. "Было признано, что

данный сегмент транспортной деятельности серьезно отстает от развития аналогичного направления в других районах глобальной транспортной сети — прежде всего, Балтики и Средиземноморья", — пояснил Г. Токман. Как сообщил выступающий, на стадии реализации еще один важный шаг в том же направлении — подписание меморандума о взаимопонимании в области создания и эксплуатации интермодальных перевозок в Черноморском регионе. Инициативной стороной по данному вопросу выступила Россия, выдвинувшая проект меморандума. Этот факт еще раз подтвердил серьезную заявку России на лидирование в процессах развития интермодального сообщения на юге (прежде всего, за счет расширения сети железнодорожно-паромного сообщения в Черноморском бассейне — сегменте, где Россия успешно перехватывает лидерство у Украины). Ожидается, что документ будет подписан в ходе ближайшего заседания министров иностранных дел государств-членов ОЧЭС. Хотелось бы, чтобы новый протокол стал толчком для развития железнодорожно-паромного сообщения через Украину, поскольку инициативу России можно расценивать как сигнал о вынашивании ею собственных планов организации международных комбинированных маршрутов с выходом на южное морское плечо — проектов, конкурентных "Викингу" и "Зубру". На этом фоне иная озвученная и принятая в рамках ОЧЭС инициатива российской стороны, о развитии круизного бизнеса в Черноморском регионе (с привлечением крупнотоннажного круизного флота и с расчетом на круизный имидж Одессы) выглядит успокоительным комплиментом украинскому потенциалу, лежащему вне стратегических приоритетов конкурентной борьбы на рынке черноморских перевозок.

Что касается проектов "Викинг" и "Зубр", для этих маршрутов все еще изыскиваются аргументы в пользу реализации морского плеча перевозок. Один из новых аспектов, принятых к обсуждению в рамках ОЧЭС — возможность использовать маршруты для разгрузки трафика Босфора. "Пролив проходит через центр 16-миллионого города, что накладывает серьезные ограничения на судоходство. Движение интенсивное — со стороны Мраморного и Черного моря в ожидании прохода скапливаются 35—40 судов ежесуточно, и это острейшая проблема, выливающаяся в повышение стоимости перевозок", — отметил Г. Токман. По оценке экспертов ОЧЭС, решением могло бы стать переключение части грузопотока на альтернативные маршруты. Здесь приоритетом выдвигается основная задача, которую ставит перед собой ассоциация — вовлечение Черноморского региона в систему межконтинентальных перевозок. Соответственно, целесообразным представляется оставить Босфор для обеспечения "длинных" транспортных маршрутов (ЮВА—Европа), тогда как более короткие, Север—Юг (Балтика—Черное море), переключить на существующие интермодальные маршруты ("Викинг" и "Зубр"). Запаздывать с такими решениями нельзя, поскольку рынок уже осваивает подобные проекты, предупредил спикер. В частности, Румыния и Болгария продвигают проекты организации мультимодальных перевозок с использованием Дуная и блок-трейнов по маршрутам, прилегающим к водной артерии.

Определенные дебаты в рамках ОЧЭС происходят и по поводу проекта создания кольцевого маршрута вокруг Черного моря — еще одной инициативы ассоциации. Если железнодорожная часть маршрута поддерживается его участниками практически единогласно (в рамках развития соответствующих припортовых направлений), то автомобильная составляющая вызывает споры. "В ранней версии проекта Болгарию не устраивало отсутствие автомобильных ответвлений к портам Бургас и Варна, поскольку кольцевой маршрут проходил в стороне от этих ключевых портов. Не было ответвления и к Констанце. Имелись подходы к Одессе и Ильичевску, однако к другим портам Украины они отсутствовали. Для Кавказа проект был еще более невыгодным — путь проходил мимо всех портов. Чтобы сгладить эти противоречия, BASPA было внесено предложение создавать кольцевой коридор так, чтобы имелись ответвления к каждому морскому порту. Таким образом удалось поправить проект, включив в него порты как важнейшие элементы", — сообщил Г. Токман. Наиболее свежей правкой проекта стало внесение пункта, крайне существенного для украинской стороны — охват портов украинского Придунавья. Если ранее участок кольцевого маршрута в этом регионе проходил в обход портов Украинского Дуная (по линии Бухарест—Кишинев—Приднестровье—Одесса), то недавно принято решение о включении в проект параллельного направления, более южного (Констанца—Рени/Измаил—Одесса). "Хочу подчеркнуть, что оба участка признаны равно значимыми, ни один из них не является второстепенным", — указал докладчик. Борьба за маршруты в рамках ОЧЭС ведется странами вовсе не по формальным соображениям — как известно, международное финансирование выделяется под конкретные транспортные проекты, и быть включенными в них означает для государств-участников получение траншей. "BASPA считает важным привлечение крупных инвестиций от международных финансовых институтов к транспортным проектам в Черноморском регионе", — подчеркнул исполнительный директор ассоциации.

Украинская портовая реформа: мнения и оценки

Как отметил Г. Токман, повышение эффективности работы украинских портов становится актуальной задачей в рамках ОЧЭС, поскольку страна теряет транзит как часть совокупной грузовой базы Черноморского бассейна. "Еще год назад эксперты ОЧЭС отметили утрату приоритетности в рамках Черноморского бассейна транзитного маршрута, проходящего по линии железнодорожно-паромных перевозок Украина—Болгария, Украина—Грузия с выходом на Каспий и далее в Центральную Азию и на Китай, — отметил докладчик. — Сегодня этот маршрут отошел даже не на 2-й, а на 3-й план. Это очень серьезный вызов портам Украины, от которых ушли не только транзитные грузопотоки — даже импортные грузопотоки из ЮВА следуют в настоящее время в Украину через прибалтийские порты. Оказалось, это выгоднее, чем через порты Украины. Прошел год с момента вывода экспертов, но ситуация не изменилась. Изменить ее можно, только подключив в полной мере механизмы ГЧП. Между тем, Украина в этих процессах серьезно отстает: наше государство — единственное в Черноморском регионе, где законодательная база для ГЧП на морском транспорте до самого последнего времени не существовала".

По оценке конференции, Украина получила определенные плюсы от такого отставания, поскольку может максимально освоить чужой опыт и избежать ошибок. "Времени на ошибки в ходе реформы уже нет", — заявил в своем выступлении заместитель генерального директора по развитию и организационной работе Федерации работодателей транспорта Украины (ФРТУ) Сергей Никулин. Одним из элементов такого опыта украинские спикеры признали курс Украины на сохранение госрегулирования в отрасли параллельно с широкой либерализацией стивидорной деятельности. "Необходим баланс — создание благоприятных условий для частных терминальных операторов (инвесторов) с одновременным сохранением государственного контроля и регулирования в интересах государства на двух уровнях — общегосударственном и региональном", — отметил С. Никулин. По мнению спикера, в России подобный баланс не удался, что выливается сегодня в ряд корректирующих шагов со стороны государства. Несомненно, вопрос баланса интересов остается центральным в диалоге бизнеса с властью в условиях Украины, однако, исходя из практического опыта участников украинского рынка перевозок, каждая из сторон понимает его по-своему.

Как показали дискуссии, ряд основополагающих вопросов относительно украинской портовой реформы все еще остается открытым для участников рынка. Так, в процессе разделения административных и коммерческих функций портов предстоит обеспечить равенство доступа всех участников рынка к стратегической портовой инфраструктуре. Как и кто будет вершить эту задачу? Существует целая иерархия государственных органов, так или иначе призванных контролировать этот аспект (включая Мининфраструктуры, АМКУ и пр.), однако процедурная часть должным образом пока не настроена. Опасениями по данному поводу поделился в Одессе президент стивидорной компании "ГПК-Украина" (Одесский порт) Клаус Шмекер, указав, что стивидорные компании не понимают, как будет обеспечен недискриминационный доступ к дефицитной портовой инфраструктуре — например, к железнодорожным путям. Непонятно, как будут формироваться финансовые потоки в отрасли, какова будет структура платежей. Если администрация морских портов формируется в формате госпредприятия, т.е. хозяйствующего субъекта, какими будут пути его капитализации? Как указал Г. Токман, европейская практика, в частности, предусматривает долевое участие в подобных управляющих компаниях государства и муниципалитета. Дополняя картину, представители портов Гент (Бельгия) и Гданьск (Польша) рассказали об источниках доходов структур управления в своих портах: за счет управления имуществом; портовых услуг; концессионных платежей; самостоятельного стивидоринга; продажи доли в уставном капитале. Украинский вариант предусматривает только две первых возможности, причем в урезанном виде (в пользу центра). Между тем, как рассказал коммерческий директор порта Гент Фредерик де Фриз, для управляющей компании в порту привлечение дополнительных акционеров стало "спусковым механизмом" аккумулирования капитала под дорогостоящий проект развития — строительство дополнительного (второго) шлюзового морского канала. Порт Гент с грузооборотом порядка 20 млн т, реализующий проект стоимостью EUR1,5 млрд — аргумент весомый в пользу расширения механизмов капитализации и украинских портовых администраций. Отметим, что операционная прибыль этого порта, далеко не самого крупного на Балтике, составила EUR34 млн по итогам года. Из этой суммы свыше трети (35%) — концессионные платежи, остающиеся "на месте". При этом портовые сборы составили только 34% от объема операционной прибыли.

Успешно накапливает средства для дорогостоящих работ и порт Гданьск. Как рассказал вице-президент администрации порта Ежи Меланюк, предприятие в ранге госкомпании (80% акций принадлежит государству) осуществляет дноуглубление, развитие железнодорожных подходов. Однако самое, пожалуй, главное — мировая практика строится на том, что управляющая компания создается для конкретного порта (портового узла) и, наращивая свою капитализацию, "наращивает мускулы" в интересах роста качества услуг данного порта. Украинская модель, предусматривающая филиальный статус структур портового управления на местах, не обещает таких перспектив на местах и чревата вымыванием средств на развитие. Наконец, неясности имеются и с самим статусом администрации морских портов. Правда, как отмечали украинские участники дебатов, эти и прочие открытые проблемы можно будет снять путем создания подзаконной нормативной базы, однако само наличие вопросов из ранга принципиальных для отрасли настораживает.

Не достигли взаимопонимания участники дискуссии и по ключевому вопросу реформы — ее роли в привлечении инвестиций. "Реформа даст возможность частному инвестору прийти в порты, где износ основных фондов уже достиг 85%, а иногда — 95%", — декларировал С. Никулин. С предостережением относительно перспектив "тотального" инвестирования и концессионной эйфории выступил зарубежный участник конференции, руководитель группы экспертов TRACEKA Андреас Шеен. "Концессия в портах Украины — идея, безусловно, очень интересная, однако, на мой взгляд, очень трудно реализуемая, поскольку требует высокого спроса на услуги данного порта, — отметил выступающий. — Необходимо, чтобы объект концессии был финансово привлекательным". Как указал эксперт, концессионный проект, даже на фоне рыночного спроса, может не заинтересовать инвестора, если более конкурентными будут иные сферы вложения капитала. "Я помню проект, предлагавшийся Китаем и касавшийся концессионного строительства моста в сообщении между двумя плотно населенными регионами. Проект был очень интересным и перспективным, но, несмотря на большой трафик сообщения, уровень рентабельности составил всего 13%. И концессия сорвалась, инвесторы предпочли иные точки приложения", — сообщил А. Шеен. О таком же исходе, как известно, предупреждают украинские эксперты, указывая на возможность ликвидации "малых" и "неперспективных" портов ввиду дефицита инвестиций. Предложили зарубежные участники дискуссий и варианты решения проблемы, стоящей перед партнерами по реализации проекта "Карантинный мол" в Одесском порту — относительно статуса намытых территорий. "У нас контейнерный терминал построен на намытых землях, и они принадлежат порту", — сообщил представитель порта Гент. В Украине пока картина иная. "На сегодня, к сожалению, не урегулирован

вопрос о землях водного фонда. Однако в Законе "О морских портах" фигурирует такой термин, и мы надеемся, что при вступлении этого закона в силу удастся его дополнить законодательной базой, учитывающей специфику данного вопроса. Сегодня эта проблема открыта, и решать ее следует на законодательном уровне", — отметил главный инженер Одесского порта Игорь Кизлак.

Рынок VS госрегулирование

Обнаружилось и различное понимание участниками рынка степени украинских рыночных преобразований. Подчеркнул безусловные рыночные преимущества директор по транспорту меткомбината "Запорожсталь" Олег Адаманов, рассказавший о проекте предприятия по переключению экспортных грузопотоков с железнодорожного на автомобильный транспорт. Контрапунктом данной идеи стало использование Запорожского речного порта, куда были перенаправлены грузопотоки на экспорт морским путем в объеме 95—100 тыс. т в месяц.

Как сообщил спикер, с октября 2012 г. предприятие освоило схему доставки продукции через близлежащий Запорожский речпорт. "Было естественным использовать выгодное географическое положение комбината и развитие речного судоходства с выходом по Днепру в Черное и Средиземное море", — отметил О. Адаманов. Если ранее груз шел по железной дороге на перевалку через "Большую Одессу", то новая схема предусматривала использование автомобильного транспорта, речной перевалки и зафрахтованного тоннажа река—море. Таким образом, охватывался солидный сегмент зарубежного рынка — Греция, Болгария, Турция. Достигалась экономия затрат — если по первому варианту транспортные расходы составляли $43/т, то по 2-му — менее $30/т. Эффект составлял экономию в размере $12,5/т, сообщил представитель предприятия. При объемах отгрузки на уровне 50 тыс. т в месяц затраты на перевозку были сокращены на $673 тыс.; за 9 месяцев экономия составила порядка 40 млн грн.

Отметим, что данная схема, помимо утраты доходов "Укрзалізниці", привела к снижению доходов государственной портовой отрасли (как известно, Запорожский речной порт — частное предприятие, где завод арендовал два причала). Определенным комментарием к данной инициативе завода стала дискуссия, развернувшаяся на конференции вокруг статуса частных перевалочных мощностей Украины, дислоцированных за пределами государственных портов и портовых акваторий. "В Законе "О морских портах" есть определенное упущение — он распространяется на морские торговые порты. Он не относится к рыбным портам и прочим предприятиям портового профиля, — отметил Г. Токман. — Между тем, сегодня этими предприятиями широко освоена перевалка грузов. К примеру, в рыбном порту строится терминал, который не только конкурирует, но и наносит вред рядом расположенному государственному порту, где работают как частные, так и не частные терминалы". Как напомнил выступающий, предложение расширить сферу закона выдвигалось, однако поддержки законодателей не получило. Комментируя этот вопрос, С. Никулин отметил: "Такая проблема есть; рыбные порты, пребывающие в ведении Минагрополитики, зачастую используют недобросовестные методы конкуренции в виде демпинга". Напомним, что к категории не охваченных законом относятся и речные порты Украины, все как один — на сегодня частные предприятия. Их доля в совокупной перевалке пока невелика, однако может повыситься с развитием речного судоходства. Желание "зарегулировать" деятельность таких предприятий выглядит вполне прозрачным, если учесть, какие финансовые потоки проходят через морские торговые порты. Что касается демпинга — как показала ми-

ровая практика (и подтвердил в Одессе президент Ассоциации контейнерных линий Украины Стефан Кленчу), бороться с демпингом лучше всего рыночными методами, прибегая к госрегулированию как к последнему средству. Впрочем, у государства Украина нашелся рычаг воздействия: как сообщил С. Никулин, на финальной стадии согласования пребывает проект постановления КМУ о регистрации портов и морских терминалов. Согласно этой новации, осуществлять стивидорную деятельность смогут только те предприятия, которые пройдут такую регистрацию. Как сложится судьба морских "частников" в свете этой инициативы, пока неясно, однако определенным освещением их будущего положения можно считать комментарий представителя ФРТУ: "В существующей редакции Закона "О морских портах" предусмотрено положение о терминалах, расположенных вне территории и акватории морских портов. От этого страдает, в основном, Николаевский морской регион. В законе предусмотрена регистрация терминалов, находящихся вне акватории МТП. Более того, сейчас сделан более радикальный шаг — будут пересмотрены границы акваторий портов. Это будет сделано специально, чтобы функции обеспечения безопасности судоходства, а также надзора и контроля за безопасностью мореплавания оставались за государством. Я не исключаю того, что с пересмотром акваторий все терминалы попадут под регистрацию и будут подпадать под госконтроль".

Еще одну открытую проблему будущего госрегулирования справедливо выделил Г. Токман: отсутствие внятного перечня функций морской администрации (в т.ч. в части разделения полномочий с вышестоящим министерством). Если с функциями, относящимися к прерогативам капитании, все более или менее ясно, то с задачами, касающимися развития стивидорного бизнеса (а здесь контроль, исходя из стратегии развития отрасли, также должен присутствовать) — вопрос не решенный. Судя по всему, подобный контроль будет осуществляться в рамках регистрации перевалочных мощностей, однако детали пока неясны. Между тем, для бизнеса этот аспект крайне важен, поскольку волюнтаризм в данной сфере может стать, без преувеличения, фатальным. "В России были упущения по этой части. Здесь, в Украине, сделано правильно — создается администрация. Однако очень важно наделить ее соответствующими полномочиями по защите интересов отрасли и государства", — подчеркнул Г. Токман. Как и где пройдет граница при селекции интересов сторон — вопрос ключевой для частных стивидоров.

К вопросу о социальных стандартах

"Если работодателям понятно, что происходит в ходе реформы, к чему идет отрасль, то у коллективов до сих пор остаются вопросы. Именно поэтому ФРТУ взяла на себя функции модератора взаимоотношений работодателей и трудовых коллективов путем заключения соглашений с профильными профсоюзами Украины в сфере морского транспорта. Мы прекрасно понимаем, что реформа отразится не только на работодателях и отрасли в целом, но и на трудовых коллективах. Поэтому речь идет о сохранении социальных гарантий. Целью является также обеспечение защиты работодателя и обеспечение стабильного и долгосрочного развития его бизнеса", — заявил С. Никулин. Понятно, что о консенсусе интересов в ходе реформы говорить не приходится, поскольку заявленные цели методологически противоречивы (как и идея провести реформу без сокращения персонала). Для справки: согласно информации, обнародованной в ходе форума, персонал администрации порта Гданьск, одного из крупнейших на Балтике, составляет 256 чел. "Среди них 50 человек — персонал двух компаний, принадлежащих порту. И мы считаем, что 256 человек — это много", — отметил Ежи Меланюк.

"Главная задача в ходе реформы — объединение государственных институтов для защиты частных инвестиций. Это обеспечит благоприятные условия для участников рынка, что отразится на благосостоянии работодателей, приведет к позитивным изменениям в портовом хозяйстве и отразится на социальном статусе и обеспечении социальных гарантий работающих", — заявил в Одессе представитель корпуса работодателей. Каким будет данное отражение, выяснится уже в ближайшее время, когда последует подписание отраслевого соглашения. Отметим только любопытный факт, обнародованный в ходе дискуссии: в стратегической программе развития порта Гент, принятой на 10 лет (на период 2010—2020 гг.), фигурирует раздел "Корпоративная и социальная ответственность", причем это один из четырех разделов (приоритетов!) документа. Прочими являются "Экономический рост", "Эффективность", "Развитие внешней инфраструктуры". Если последние три приоритета хорошо знакомы создателям перспективных программ развития украинских портов и отрасли в целом, то о первом, к сожалению, ни в одной отраслевой директиве не упоминается.

КАТКЕВИЧ Галина

О проекте Закона Украины "Об автомобильном транспорте" (новая редакция)

26.05.2013 г. на сайте Министерства инфраструктуры был официально обнародован проект Закона Украины "Об автомобильном транспорте" (новая редакция).

Ознакомление с его текстом вызывает противоречивые мысли. Не препятствует такой общей оценке и ознакомление с пояснительной запиской к проекту упомянутого закона Украины. В таких условиях будет правомерно и обоснованно откликнуться на официальное приглашение АсМАП Украины высказать предложения и замечания по проекту упомянутого закона. Хотя и непросто это сделать — в психологическом плане — в условиях, когда проект закона **уже был одобрен** коллегией Мининфраструктуры Украины от 5.04.2013 г., и до этого в феврале месяце — Советом АсМАП. А уже менее чем через месяц его планируют обсудить в Верховной Раде.

Поэтому, в этой ситуации, избегая возможных недоразумений и обвинений в необоснованности нижеприведенных соображений и выводов, сразу приведу общие — принципиально важные и неоспоримые — исходные положения, которые я взял за правовую, и априори убедительную, основу своих упомянутых выводов.

1) Как и любой другой акт гражданского законодательства, новая редакция Закона Украины "Об автомобильном транспорте" должна стать неотъемлемой частью гражданского законодательства Украины. А, благодаря этому, перевозчики грузов должны стать в нормативно-правовом отношении участниками (субъектами) гражданско-правовых отношений (см. ч. 2 ст. 4 ГК Украины).

Такая цель может быть достигнута разработчиками новой редакции закона только за счет обеспечения смыслового и контекстного соответствия его новых положений действующему законодательству Украины. А также их "функциональной ориентированности и державной весомости" — именно как положений акта гражданского законодательства (закона).

2) Как разновидность акта гражданского законодательства Украины любой закон не может противоречить положениям актов гражданского законодательства Украины, которые находятся выше его в установленной положениями ст. 4 ГК Украины их иерархии. То есть, относительно положений Закона Украины "Об автомобильном транспорте" актами гражданского законодательства Украины, которым, ни в каком случае, не могут противоречить его положения являются:

— Конституция Украины;

— Гражданский кодекс Украины;

— Хозяйственный кодекс Украины;

— Закон Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности".

3) Если согласно положениям ч. 2 ст. 4 ГК Украины любой закон Украины является актом гражданского законодательства, его неотъемлемой составной частью, то для оценки положений проекта любого законодательного акта сначала нужно выяснить содержание общих законодательных требований к нему как к таковому. В этом смысле проект любого законодательного акта имеет определенные государством критерии правомерности его положений. В частности, к таким относится соответствие положений проекта законодательного акта определенным в ст. 3 ГК Украины общим принципам гражданского законодательства.

Кроме указанного, при оценке правомерности положений проекта любого закона следует оценить последствия дальнейшего распространения действия его положений на других участников гражданских отношений. К которым, в частности, вполне правомерно отнести автоперевозчиков грузов — согласно положениям ч. 1 ст. 2 ГК Украины и их партнеров по транспортно-экспедиторской деятельности (ТЭД) — экспедиторов.

В свою очередь, как на участников хозяйственных отношений на автоперевозчиков грузов распространяются положения Хозяйственного кодекса Украины (ст. 2 ХК Украины). В том числе положения ст. 12 ХК Украины, касающиеся государственного регулирования хозяйственной деятельности. А также положения ст. 19 и ст. 20 ХК Украины относительно государственного контроля и надзора за хозяйственной деятельностью, а также путей защиты государством прав субъектов хозяйствования и потребителей их товаров и услуг.

В целом же, проекты любых законодательных актов не должны содержать положений, ограничивающих права субъектов хозяйствования на самостоятельное и

без ограничений осуществление не запрещенной законом хозяйственной деятельности.

4) Перевозчики грузов в целом, в том числе и автоперевозчики грузов, согласно ст. 1 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" являются участниками этого вида хозяйственной деятельности. Наряду с клиентами, экспедиторами, транспортными агентами и т.д. И, как на участников ТЭД, на автоперевозчиков грузов распространяются положения указанного закона. Закона, который для всех и для каждого из участников ТЭД составляет правовую основу их договорного сотрудничества в интересах транспортно-экспедиторского обслуживания клиентуры.

То есть, из последнего вытекает требование об обязательности неконфликтности положений нового закона с положениями действующих на сегодня в отношении других участников ТЭД законов Украины и, в том числе, с положениями Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности".

Последнее определяет, если можно так сказать, "рыночное позиционирование" нового закона и необходимость фиксирования как самого этого факта, так и его содержания в соответствующих положениях проекта закона.

5) В проекте новой редакции закона, в пояснительной записке к нему правомерны только те ссылки в обоснование нововведений, которые базируются на положениях действующих международных договоров Украины (см. ст. 10 ГК Украины).

Одновременно, неправомерными являются ссылки и обоснования, заимствованные из иностранных правовых актов (источников), на сегодня не обязательных к учету и применению в Украине. Или правовой статус которых не соответствует — фактически является ниже — статуса государственного закона (см. ст. 10 ГК Украины).

6) При анализе проекта новой редакции закона я исходил из того, что внесение изменений и дополнений, подготовка новых редакций действующих законов должны проводиться одновременно с подготовкой изменений в соответствующие нормативные документы. Или подготовкой нормативных документов, которые на сегодня отсутствуют.

И, кроме того, разработчиками закона, специалистами-практиками в этот период должны проводиться "своеобразные командно-штабные игры", "мозговые штурмы". На этих принципиально важных для обеспечения последующей востребованности и жизнеспособности новых положений закона "мозговых штурмах" должны детально обсуждаться и разрешаться различные умозрительные ситуации из реальной производственной жизни, рыночной деятельности. Обсуждаться именно в аспектах будущего практического применения проектных положений закона и соответствующих им нормативных положений в конкретных технологиях транспортно-экспедиторского и, в том числе, транспортного обслуживания клиентуры. Не исключено, что в ходе таких мероприятий выявятся несовершенство или полная неприемлемость отдельных проектных положений или даже всего проекта. Тогда цикл проектных технологий следует повторить, дорабатывая, перерабатывая или исключая отдельные из них. Такой подход к проектированию законодательного акта обязателен. Ведь еще Владимир Даль говорил, что "дьявол кроется в деталях".

7) Помимо указанных общих требований к законам, их проектам, ниже привожу требования к новой редакции как к закону тематически специальному. Функциональное предназначение которого сфокусировано на применении его положений в определенной сфере хозяйствования. А именно: в транспортно-экспедиторской и, в том числе, в транспортной (перевозочной) хозяйственной деятельности:

— закон должен своими положениями интерпретировать (растолковывать) применение отдельных положений Конституции Украины, Гражданского кодекса Украины, Хозяйственного кодекса Украины в транспортно-экспедиторской и, в том числе, в транспортной (перевозочной) деятельности.

При этом, закон не должен содержать дословных "положений-цитат", заимствованных из других законодательных актов Украины;

— внутренняя структура закона как документа и, соответственно, его содержание должны соответствовать содержанию правовой основы и общему содержанию описываемой в нем сферы хозяйствования, а также ее позиционированию на рынке. И лишь в отдельных, ключевых моментах (в положениях о клиентуре, о договорах, о конкуренции, об отношениях с государством и т.п.) в законе могут приводиться общие, стратегически важные сведения технологического и другого характера. Которые, в свою очередь, будут отправной основой для разработки соответствующих нормативных документов;

— по тексту закона недопустимо — и, особенно, в случае отсутствия тематически соответствующего нормативного документа — приведение произвольно фрагментарных, отрывочных сведений по в принципе содержательно цельным положениям. А также недопустимы факты взаимной содержательной противоречивости отдельных положений проекта закона;

— как документ инерционный по процедурам его разработки, принятия и восприятия новизны закон должен учитывать вероятные, или уже очевидные на время его разработки, тенденции развития форм хозяйствования и его технологий в описываемой им сфере хозяйствования.

8) В качестве одной из основ гражданского законодательства Украины статьей третьей ГК Украины определяются требования справедливости, добросовестности и разумности.

Беря за основу требования разумности в подходе к толкованию и применению, оценке новых положений законодательства, я смею предположить, что оно базируется на тысячелетнем опыте и мыслях лучших представителей предыдущих поколений людей. И, поэтому, в дополнение к вышеприведенным ссылкам на нормы действующего в Украине законодательства, далее я привожу тематически уместные т.н. "крылатые латинские выражения".

Закон должен быть краток.

Закон смотрит вперед, а не назад.

Закон всегда (должен быть) однозначен.

Грубая небрежность — (злой) умысел.

Никто не должен наказываться дважды за одно преступление.

Ни один закон не (может быть) удобен для всех.

Лучший толкователь законов — обычай.

Чего (стоят) законы без (добрых) нравов.

Если отступишь от закона, потеряешь дорогу.

Где закон неоднозначен, там нет закона.

Никого нельзя обязывать сверх (его) возможностей.

Насилие — враг законов.

Совершил тот, кому это выгодно.

Рамки одной журнальной статьи вынуждают меня ограничиться анализом только одной — информационно небольшой, но главной в смысле ее новизны и радикальности части проекта закона. И в качестве таковой вполне обоснованно АсМАП считает часть этого проекта, которая касается вопросов допуска к рынку перевозок и требований к перевозчикам. Да и по сути в целом складывается впечатление, что именно ради оформления этих требований к перевозчикам, а в последствии — и к экспедиторам, в виде законодательных положений главным образом и фактически (сравните тексты действующей и предлагаемой редакций законов) — затевалась вся эта непростая в научно-методическом и практическом аспектах работа.

Но сначала коротко о других особенностях проекта новой редакции закона.

Хотя в нашей стране незнание законов не освобождает от ответственности за их нарушение, но, при этом, крайне желательно, чтобы как можно больше людей все же знали законы.

А как может досконально знать и оперативно применять 140-страничный закон даже специалист в области транспорта? И все ничего — ведь бывают люди и с хорошей памятью! — если бы при этом такой документ действительно был законом: содержательно глубоким и, одновременно, многим понятным документом державного уровня (статуса) и значения. А не "солянкой сборной" из фрагментов отдельных нормативных документов.

А если это — свод двух технологически очень специфических положений (перевозки грузов и, одновременно, пассажиров)? Да еще — и это главное — содержательно представляющий собой часто фрагментарное изложение **по сути нормативных**, а не законодательных, требований к выполнению отдельных технологий работы государственных чиновников, эксплуатантов транспорта.

А не лучше ли было бы все эти вопросы изложить в тематически хотя и многочисленных, но содержательно полноценных, тематически специализированных, пусть даже многостраничных, нормативных документах? А по тексту самого закона тогда можно будет лишь отметить, что за отступления от требований, в т.ч. грубые и тяжкие отступления, от нормативных документов виновные несут ответственность вида и меры, предусмотренных законодательством. И последнее также можно конкретизировать, но только по тексту документа статуса нормативного.

Все это позволит:

— "не загонять", не "втискивать" в прокрустово ложе сегодняшних представлений о том или ином явлении из области ТЭД, процедуре осуществления перевозок, не усложнять технологии и процедуры внедрения в них достижений науки, технического прогресса, изобретательства и рационализации. Ведь тогда, например, для изменения тех же, к примеру, условий работы автостанций, возвратов билетов и решения других частных, локальных вопросов хозяйствования не придется прибегать к сложной и дорогой процедуре внесения изменений в закон. Все это можно будет решать на уровнях центрального органа госуправления на транспорте, профессиональных и профсоюзных, других общественных организаций участников рынка путем оперативных и недорогих процедур корректировки нормативных документов.

А теперь возвратимся к вышеупомянутой "изюминке" новой редакции закона. Речь — о ст. 25 проекта закона: "Требования к автомобильному перевозчику" и к развивающим ее положения другим статьям проекта закона. В целом они состоят в том, что для получения права допуска на рынок перевозок перевозчик должен иметь:

1) Хорошую репутацию.

2) Соответствующее финансовое положение.

3) Необходимую профессиональную компетентность.

Без всякого преувеличения, новизна, да и на сегодня поистине революционный характер первых двух требований для большинства участников ТЭД, в т.ч. перевозчиков грузов, очевидны. Поэтому учитывая хотя бы не самое высокое место Закона "Об автомобильном транспорте" в вышеприведенной законодательной иерархии, хочется спросить: "Какими статьями Конституции Украины, ГК Украины и ХК Украины, основ законодательства о труде определяются смысл (содержание) категорий "хорошая репутация", "соответствующее финансовое состояние"? Или, в случае принятия Верховной Радой проекта закона, надо будет положения всех этих законодательных актов, в т.ч. Конституции Украины, изменять исходя из "жизненной необходимости" таких положений именно в проекте нового закона? Положений, действия которых потом обязательно нужно будет распространять, как минимум, на все другие виды транспорта, на экспедирование. А получится? На это ответа пока что нет…

Мне положение о доброй репутации напоминает основание увольнения с работы "в связи с утратой доверия". А где будут клиентура и суды, в том числе третейские суды?

А как увязать с положениями Конституции и ГК Украины последствия утраты "доброй репутации" с законодательными последствиями предыдущего получения лицензии и последующего, фактического (возможного) лишения права на легальный труд, осуществляемый с использованием объекта своей частной собственности? Ведь последнее — есть фактическое (временное или навсегда) лишение права собственности? Права на труд и избрание области его осуществления?

А как оценить последствия "прореживания" общего числа участников рынка перевозок рабочими механизмами практического применения ст. 25 проекта закона? А их в законном виде еще не видно даже по тексту проекта закона.

А возможные последствия от принятия закона в сегодняшнем его виде Верховной Радой таковы:

— рост коррупции в причастном к этому госаппарате;

— рост численности госаппарата, расходов, необходимых для обслуживания процессов практической реализации применения указанных правовых новаций;

— монополизация рынка услуг относительно небольшим числом "безусловно добропорядочных" перевозчиков, и даже их иностранными коллегами-конкурентами;

— рост социальной напряженности в обществе по причине роста безработицы, провоцируемого тогда уже формально законными действиями **от имени государства**.

В пояснительной записке к проекту закона в качестве основания для законодательно оправданного применения категорий "добрая репутация", "соответствующее финансовое положение" делается ссылка на многочисленные регламенты и директивы ЕЭС. Вышеупомянутых категорий касается только регламент ЕС № 1071/2009, который определяет правила допуска на рынок операторов автоперевозок.

Внимательное его изучение показывает, что этот глубокий по содержанию документ имеет консультационно-методический, содержательно не безаппеляционный характер. Это документ, который, с одной стороны, определяет рамки (границы), параметры, содержание доброй репутации финансового положения. А, с другой стороны, позволяет национальным госорганам управления на транспорте творчески интерпретировать его положения применительно к национальной специфике рынка услуг и другим условиям осуществления ТЭД в отдельных странах-членах ЕЭС. Указанный "Регламент № 1071" допускает наличие временных переходных периодов освоения его положений А в целом же, исходя из рекомендательного, компромиссного характера многих его положений, сегодня он может претендовать на его использование на рынках услуг **стран ЕС** в качестве, как максимум, документа нормативного, не законодательного статуса. Между тем, на сегодня, как тонко подметил мудрый и трезвомыслящий экс-президент Украины Л.Д. Кучма: "Украина — не Россия". А я бы еще добавил: "Украина, условия осуществления в ней хозяйственной деятельности — это еще далеко не ЕС". И на сегодня даже не прогрессирующая Бразилия с ее Рио-де-Жанейро (а это уже — от незабвенного О. Бендера). Ибо на сегодня, в условиях очень высоких экономических рисков хозяйствования в Украине, неэффективности и коррумпированности судебной системы и госаппарата в целом, фактического отсутствия полноценной нормативно-правовой базы осуществления транспортно-экспедиторской, в т.ч. перевозочной деятельности, массовых рейдерства и недобросовестной конкуренции, низкого уровня самоорганизации, самоуправления, цеховой солидарности, деловой этики в среде производителей услуг и в госаппарате, практически любого гражданина можно в короткий период времени целенаправленными акциями представить недобропорядочным предпринимателем. Предпринимателем, скрывающим свое "предбанкротное" состояние. И иди потом в суд, плати штрафы, пени и неустойки, доказывай в течение многих месяцев, что ты не совсем такой… А пока что, до получения оправдательного решения суда, мы тебя лишим лицензии, аннулируем допуск на рынок автоперевозок.

Как тут не вспомнить вышеприведенное изречение древних мудрецов: "Никого нельзя обязывать сверх (его) возможностей".

В свете изложенного напрашиваются такие выводы.

В предлагаемом виде требования к автоперевозчикам преждевременны. Во-первых, до их введения нужно попытаться привести в соответствие их смыслу законодательство Украины. Во-вторых, чтобы эти требования, как это предусмотрено положениями п. 6 ст. 3 ГК Украины, были разумными и справедливыми **ко всем** законопослушным участникам рынка. В том числе и к клиентам как к участникам транспортно-экспедиторской деятельности. Поэтому для начала следует, **как минимум**, решить вопрос формирования в Украине цивилизованного в нормативно-правовых аспектах, современного в технологических, экономически безопасного и привлекательного рынка услуг.

При этом, в том числе, следует учесть и "клиентские рыночные реалии": низкий уровень деловой морали, массовые неплатежи за предоставленные услуги. А для этого в положения транспортного законодательства, в соответствующие нормативные документы следует заложить обязательства клиентов – заказчиков услуг по предоставлению гарантий их оплаты. Это, в специфических условиях современной Украины, есть самый первый среди многочисленных "главных" вопросов и проблем производителей услуг. А уж дальше, в своей профессиональной среде производителей услуг, мы сами разберемся, куда у экспедитора "подевались" уже полученные им клиентские деньги за предоставленные услуги, почему не обеспечена клиентская гарантия платежей, почему пропал, поврежден или испорчен груз и т.д. и т.п.

В заключение еще раз повторюсь: в рамках одной журнальной статьи совершенно невозможно в комплексе оценить большой и содержательно объемный труд автоперевозчиков — проект новой редакции Закона Украины "Об автомобильном транспорте". Но даже из того, что приведено выше, можно сделать такие выводы:

1) введение приведенных в проекте новой редакции Закона Украины "Об автотранспорте" предложений по требованиям к перевозчикам по очень многим причинам преждевременно и незаконно;

2) организация работы по подготовке новой редакции закона должна быть совершенно другой: гласной в течение срока ее проведения, осуществляемой с привлечением широкого круга лучших специалистов отрасли. И, в том числе, специалистов — экспедиторов и других участников ТЭД. Ее началу должна предшествовать разработка концептуального подхода к нормативно-правовому обеспечению перевозок грузов — как технологически базовой, обязательной составляющей ТЭД. Этого требует общегосударственный статус закона как такового.

Все вышеприведенные замечания по проекту новой редакции Закона "Об автомобильном транспорте" считаю такими, что исходно имеют принципиальное значение. А потому уже сами по себе они позволяют оценивать этот проектный документ как на сегодня неготовый для его обсуждения в Верховной Раде Украины. Сама же идея разработки новой редакции Закона Украины "Об автомобильном транспорте", как впрочем и Закона "О транспортно-экспедиторской деятельности", а также разработка правил осуществления этого вида деятельности, правил международных перевозок — на сегодня отсутствующих! — являются исключительно актуальными и заслуживающими поддержки в их практической реализации.

Считаю крайне необходимой организацию проведения в печатных органах перевозчиков грузов, экспедиторов, логистов широкой по охвату участников, глубокой по содержанию и заинтересованной дискуссии по затронутой в этой статье теме.

ЧУЕВ Алексей,
директор ООО "Весотра экспедиция"

Автовокзал как центр логистики пассажиров

Опыт работы АО "Рижский международный автовокзал"

Что такое автовокзал и автостанция?

Автовокзал (**автомобильный вокзал**, **автобусный вокзал**)**, автостанция** (автомобильная станция, автобусная станция) — это комплекс зданий и сооружений для обслуживания пассажиров городских, пригородных и междугородных автобусов, линейного персонала, подвижного состава и хранения грузов.

Основные части автостанции или автовокзала — вокзальное здание, перроны для посадки и высадки пассажиров, подъезд к перронам, как правило, изолированный от дороги общего пользования.

Разница между автостанцией и автовокзалом заключается, прежде всего, в размерах: предел вместимости автостанции составляет 50 человек, автовокзала — минимум 100 человек. Некоторые автостанции вообще не имеют помещения для пассажиров, а только открытый павильон или навес для защиты от осадков.

В здании автовокзала расположены зал ожидания, кассы для продажи билетов, зачастую также предприятия общественного питания и розничной торговли, камеры хранения, а также служебные помещения (диспетчерская, административные помещения).

В здании автостанции расположены только кассы (обычно одна, или две) и зал ожидания. Роль диспетчера исполняет кассир. Здание автостанции, обычно, значительно меньше здания автовокзала.

На территории автовокзалов и автостанций имеется пространство для стоянки подвижного состава между рейсами, на крупных автовокзалах — также устройства для мойки автобусов. Существуют также автовокзалы или автостанции, совмещенные с другими видами вокзалов, чаще всего — железнодорожными.

То есть назначения автовокзала можно выделить в три основные функции:

— часть инфраструктуры пассажирских перевозок автобусами;

— комплекс услуг для пассажиров и перевозчиков;

— центр логистики пассажиров, связь с другими видами транспорта.

Местоположение в городе пассажирской автостанции или автовокзала должно удовлетворять главному требованию, предъявляемому к организации пассажирских перевозок — всемерному обеспечению удобств и комфорта для пассажиров.

На выбор оптимального местоположения пассажирской автостанции или автовокзала влияет множество факторов, главными из которых являются:

— улично-дорожная сеть города;

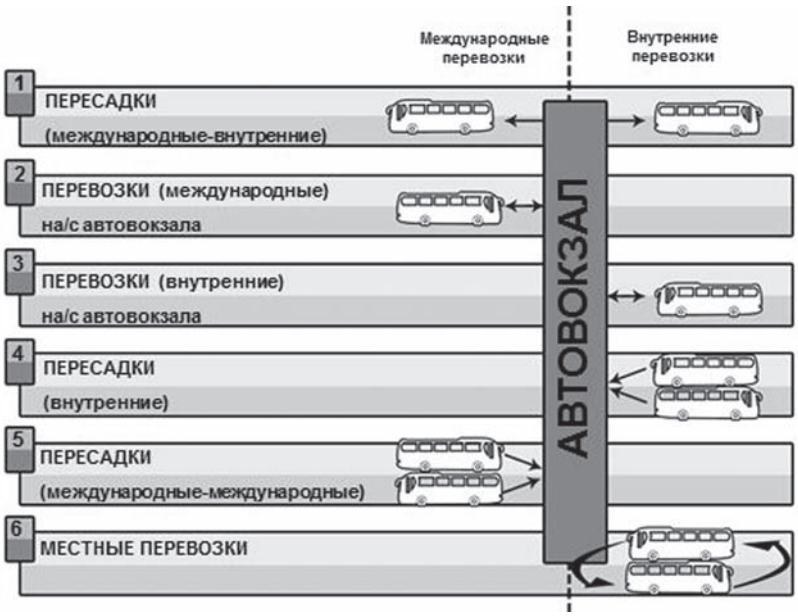
— размещение в городе точек тяготения прибывших пассажиров;

— значение пересадки пассажиров железнодорожного, речного, морского, воздушного транспорта на внегородские автобусные маршруты.

При оценке этих факторов следует учитывать особенности автобусного транспорта. Междугородные и пригородные автобусы в отличие от любого другого вида внегородского пассажирского транспорта ничем не связаны в своем движении по городу. Если местоположение железнодорожного вокзала зависит от возможности прокладки железнодорожных путей в черте города, речного вокзала — от русла реки, морского вокзала — от береговой полосы, аэровокзала — от аэродрома, располагаемого за чертой города, то пассажирская автостанция или автовокзал могут быть размещены в любой точке города (въехав в город, автобус вливается в поток городского движения и в этом потоке может проехать по любой улице до любого места).

Таким образом, автобусный транспорт является тем единственным видом внегородского транспорта, который может в наилучшей степени удовлетворить потребности пассажиров, прибывших в город, в доставке их в такую точку городской застройки, откуда они с наибольшими удобствами и с наименьшей затратой времени могут попасть домой, в гостиницу, учреждение, торговые предприятия, т.е. в центр разветвленных внутригородских транспортных связей.

Итак, назначение автовокзала как части инфраструктуры пассажирских перевозок автобусами подразумевает обеспечение транспортного процесса в замкнутом цикле. Это предполагает удобною организацию посадки/высадки/пересадки пассажиров между городскими, межобластными и международными маршрутами.



Комплекс услуг

На большинстве автовокзалов обслуживание пассажиров и транспортный процесс замкнуты в комплексе, образуемом пассажирским зданием и примыкающей к нему с тыла внутренней транспортной территорией. Территория перед главным фасадом здания предназначается только для подъезда городских транспортных средств. Пассажирское здание, расположенное между привокзальной площадью и внутренней транспортной территорией, служит местом стыковки городских и внегородских перевозок. Пассажир, войдя с привокзальной площади на территорию автовокзала, становится объектом обслуживания системы внегородских автобусных сообщений до выхода его из автовокзала на привокзальную площадь в пункте, являющемся целью его поездки. Этому принципиальному положению должны быть подчинены все планировочные решения автовокзала.

В зависимости от назначения автовокзалы делятся на четыре класса:

— I класс — обслуживающие крупные грузовые и пассажирские операции. Включают в себя вокзалы, гостиницы, рестораны, открытые стоянки и гаражи, авторемонтные мастерские, автомагазины, заправочные пункты, склады, перегрузочные площадки. Такие станции оборудованы средствами связи и метеорологическими пунктами. Целесообразны такие комплексы на расстояниях 200—300 км друг от друга. Рекомендуется совмещать такие станции с инфраструктурой других видов транспорта, организуя транспортные узлы. Кроме того, такие территории неизбежно притягивают торговлю и услуги, поэтому необходимо предусматривать их размещение;

— II класс — обслуживающие менее крупные транспортные операции. Оборудованы вокзалом, станцией технического обслуживания, гаражами, открытой стоянкой, заправочным пунктом;

— III класс — тип остановочного пункта. Обслуживает в основном пассажирские операции, включает пассажирский павильон или платформу и заправочный пункт;

— IV класс — остановочные пункты для посадки, высадки и ожидания пассажиров (автобусная остановка).

Так, автовокзал в Риге поставлен на узком и длинном участке между железнодорожной насыпью и каналом; сложное решение автовокзала, потребовавшее сооружения частично на сваях над каналом, оправдывается близостью железнодорожного вокзала и центра города; генеральный план обеспечивает четкое разделение путей движения пассажиров и автобусов.

Рижский международный автовокзал относится к I классу автовокзалов. Представляет собой центральный пункт местного и международного сообщения Латвии. Именно отсюда отправляется большинство местных маршрутных автобусов и все международные автобусы. В настоящее время имеет 33 платформы, на которые прибывают и отбывают автобусы в другие города Латвии и Европы и в комплексе предоставляет следующий перечень услуг:

Услуги пассажирам:

— продажа билетов в кассах автовокзала, в Интернете, в автомате продажи билетов;

— резервация билетов;

— информация о расписании маршрутов;

— справочная служба;

— дополнительная информация пассажирам (по просьбе перевозчика);

— использование платформ;

— хранение и перемещение багажа, хранение потерянных и найденных вещей;

— зал ожидания с беспроводным Интернетом;

— центр координации услуг (копирование, интернет, факс, распечатки расписания автобусов);

— диспетчерская служба;

— круглосуточная охрана территории и помещений;

— автостоянка, велосипедная стоянка;

— специальный лифт и вспомогательные средства для людей с ограниченными возможностями передвижения, чтобы им было удобно добираться до/с платформ прибытия/отправления автобусов;

— санитарный узел и душ, санитарный узел для пассажиров с особыми потребностями, комната матери и ребенка, комнаты отдыха;

— другие услуги, предоставляемые партнерами автовокзала.

Услуги перевозчикам:

— диспетчерская служба;

— использование платформ прибытия/отправления автобусов, а также размещение информации на платформах об отправлении автобусов;

— предоставление информации пассажирам о расписании маршрутов перевозчика, а также о других услугах;

— использование автовокзала, зал ожидания для пассажиров;

— хранение потерянных и найденных вещей;

— стоянка автобусов до и после рейса;

— продажа билетов в кассах автовокзала на рейсы перевозчика, по письменному заявлению перевозчика, заключая дополнительное соглашение;

— ввод данных о рейсах в программу продажи билетов и учета рейсов;

— по просьбе перевозчика автовокзал вносит изменения в расписание автобусов;

— по просьбе перевозчика размещение специальных сообщений на информационных стендах автовокзала;

— возможность использования комнат отдыха для экипажа перевозчика.

Основными функциями логистического центра перевозок должны стать:

— сбор и обработка маркетинговой информации, формирование исходных данных, выбор приоритетных направлений, на которых целесообразна организация логистических перевозок;

— разработка вариантов логистических цепочек передвижения пассажиров на транспортной сети других стран;

— разработка вариантов транспортного обслуживания пассажиров на каждом участке логистической системы;

— определение вариантов технологии передвижения пассажиров по участкам логистических цепочек на различных видах транспорта и их технико-экономическая оценка;

— установление иерархии видов транспорта и определение порядка и условий взаимодействия между задействованными видами транспорта на каждом логистическом звене, а также договорная работа;

— организация документооборота и финансовых взаимных расчетов по логистическим цепочкам перевозки пассажиров;

— определение пропускной и перерабатывающей способности логистических систем, узких мест на логистических цепочках передвижения пассажиров, разработка мероприятий по повышению пропускной и перерабатывающей способности и их оценка;

— технико-экономическая оценка вариантов передвижения пассажиров по каждой логистической цепочке (по денежным и временным затратам);

— построение интегрированных графиков движения видов транспорта, выбранных для обеспечения логистических перевозок;

— организация системы оперативного управления работой транспортных средств всех видов транспорта, обслуживающих отдельные логистические перевозки;

— информационное обслуживание пассажиров;

— оценка качества сервисного обслуживания по вариантам перевозки.

Пассажирский транспортно-логистический центр (далее — ПТЛЦ) должен включать в свою структуру четыре основных звена:

1. Пассажирский транспортный комплекс, который объединяет в себе всех международных пассажирских перевозчиков, начиная от городского пассажирского транспорта и заканчивая авиационными компаниями;

2. Заказчиков услуг ПТЛЦ, ими являются пассажиры, которым необходима помощь в разработке оптимального маршрута передвижения до определенного пути следования;

3. Компании, выполняющие распределительные функции, это, прежде всего фирмы, обеспечивающие сервис и комфортное перемещение пассажира на всем пути следования;

4. Компании, выполняющие поддерживающие функции, это фирмы, обеспечивающие безопасность пассажира, а также юридические аспекты доставки пассажира до пункта назначения.

Организация центра логистики пассажиров на Рижском автовокзале выглядит так:

1. Стратегическое расположение.

1.1. Место расположения. Рижский автовокзал располагается в самом центре столицы Латвии — между Старой Ригой, Центральным рынком и Центральным вокзалом.

1.2. Часть рынка. Распределение обслуживаемых рейсов: 87,7% — рейсы местного значения; 12,3% — международные рейсы.

2. Поддержка правительства.

2.1. Регулирование предпринимательства (Коммерческий закон, Трудовой закон, специальные правила для регулирования деятельности автовокзалов).

2.2. Налоговое законодательство (пассажирские перевозки облагаются 12% налогом).

2.3. Поддержка самоуправлений и государства (дотации, возмещение убытков).

3. Логистическая инфраструктура.

3.1. Технические качества автовокзала (планировка помещений, определенная схема расположения перронов, организация потока пассажиров).

3.2. Возможность интермодальных перевозок (объединение наибольшего количества видов пассажирских перевозок).

3.3. Уровень услуг (обеспечение пассажиров и перевозчиков необходимыми видами услуг, адаптация инфраструктуры автовокзала в соответствии с требованиями ЕС).

3.4. Другие (организация опросов пассажиров и перевозчиков, консультации с самоуправлением и госструктурами).

4. Сотрудничество, возможности развития логистики.

4.1. Сотрудничество с перевозчиками.

4.2. Сотрудничество с государственными муниципальными институциями, регулирующими сферу общественных пассажирских перевозок.

4.3. Сотрудничество с другими заинтересованными сторонами (турагентствами, поставщиками услуг и др.).

АО "Рижский международный автовокзал" сотрудничает:

— с 34 компаниями, реализующими пассажирские перевозки (из них 11 зарубежных компаний);

— с 3 туристическими агентствами.

А также принимает участие в деятельности различных общественных организаций:

— Панъевропейская ассоциация автовокзалов (The Association of Paneuropean Coach terminals, APC);

— Ассоциация автоперевозчиков Latvijas Auto;

— Конфедерация работодателей Латвии (LDDK);

— Латвийская ассоциация развития транспорта и образования (LATDEA);

— Рижское Бюро по развитию туризма.

5. Качество работы персонала.
5.1. Обучение персонала.
5.2. Обеспечение услуг высокого качества.
5.3. Управление человеческими ресурсами.
6. Развитие информационных технологий.
6.1. Инфраструктура информационных систем и система телекоммуникации.
6.2. Развитие электронной коммерции.
6.3. Легко осуществляемое общение в Интернет-среде.

История Рижского автовокзала

Автовокзал построен и сдан в эксплуатацию в 1964 г.

Начальный проект комплексного автовокзала разработан в бывшем институте проектирования "Латгипрогосстрой" с 1960 г. по 1962 г.

С востановлением независимости Латвийской Республики появилась необходимость расширить деятельность Рижского автовокзала в соответствии со столичным статусом, который позволяет обслуживать не только местные и региональные, но и международные рейсы. До 1997 г. автовокзал входил в состав Государственной автобусной фирмы Nordeka.

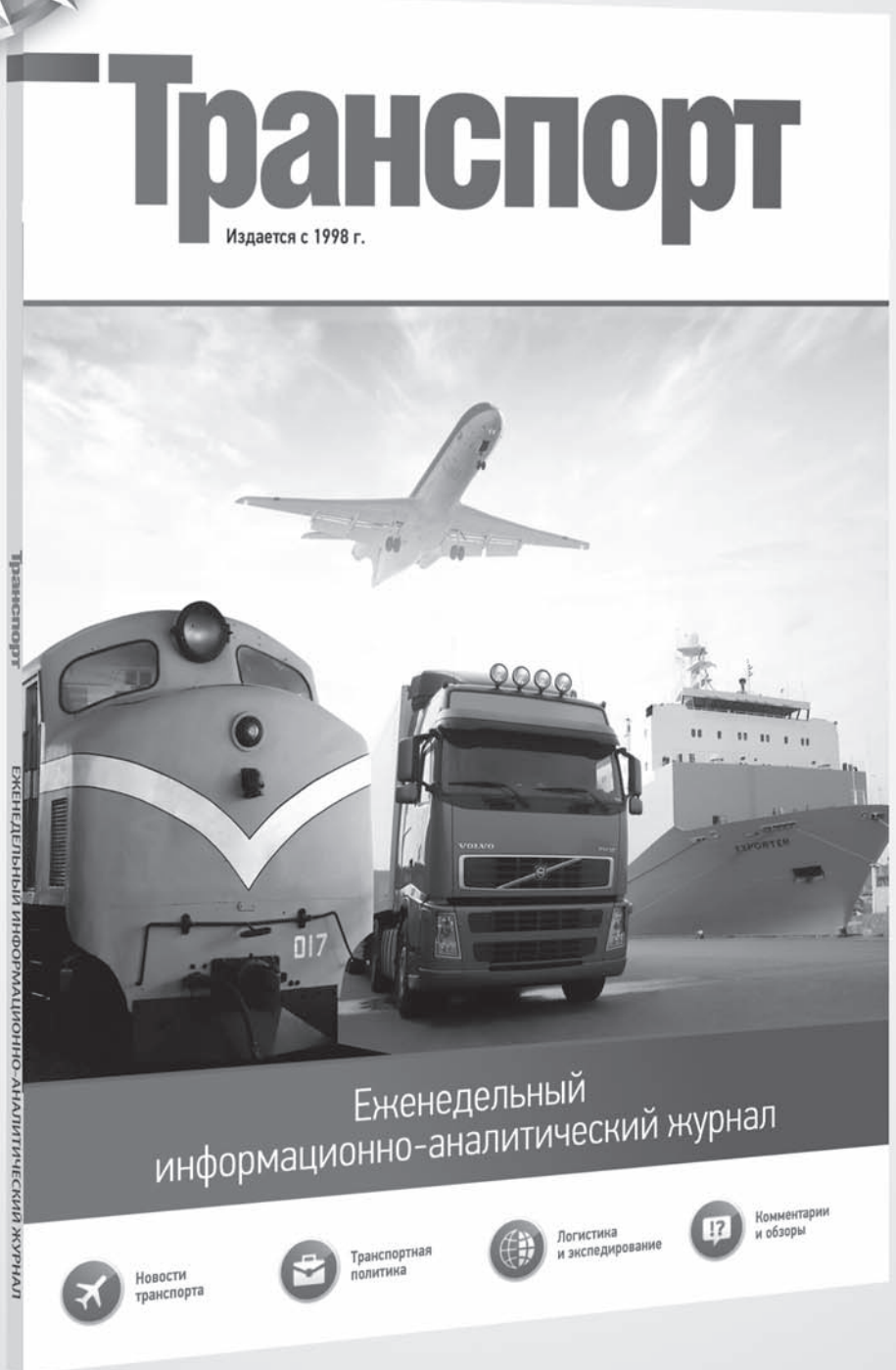
11.09.1997 г. решением правления Латвийской агентуры приватизации решено автовокзал перевести в приватизационное государственное акционерное общество "Рижский международный автовокзал". В 2000 г. была окончена приватизация автовокзала преобразованием его в публичное акционерное общество. Автовокзал находится в историческом и экономическом центре города — возле центрального рынка, около железной дороги.

Сейчас АО "Рижский международный автовокзал" является одним из важнейших транспортных узлов в стране. Он зарегистрирован в Министерстве сообщения в регистре автовокзалов 31.03.2005 г. Nr.23P как автовокзал, предоставляющий услуги в полном объеме, и его основной деятельностью является предоставление услуг пассажирам и фирмам пассажирских перевозок.

Взаимоотношения автовокзала с перевозчиками определяют совместно заключенные договоры, условия которых обосновываются законами Латвийской Республики, правилами Кабинета министров и нормативными актами других государственных органов.

ДРОБОТ Юлия,
секретариат АсМАП Украины

Транспортная неделя в одном журнале



www.transport-journal.com

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

Подписной индекс
ГП «ПРЕССА» – 21802

INFORMATIONAL & BUSINESS JOURNAL
ИНФОРМАЦИОННО-ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
CAPITAL EXPRESS
СТОЛИЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

Подписной индекс
ГП «ПРЕССА» – 68171

ПОДПИСНОЙ КУПОН–ЗАЯВКА

настоящим подтверждаем своё намерение оформить подписку:

Наименование компании: .....

.....

Сроки подписки:

- еженедельный журнал «Транспорт»: с « » 2013 г. по « » 201 г.
- ежеквартальный журнал «Столичный Экспресс»: с « » 2013 г. по « » 201 г.

Должность и Ф. И. О. руководителя: .....

.....

ИНН ..... Свидетельство плательщика НДС № .....

Тел: ..... Факс: .....

E-mail: ..... www .....

Юридический адрес: .....

.....

Адрес доставки: .....

.....

Контактное лицо – должность, Ф.И.О, тел, E-mail: .....

.....

Вид деятельности: .....

.....

Обозначьте значком √ версии журналов, на которые вы желаете оформить подписку:

Наименование издания	Еженедельный журнал «Транспорт»		Ежеквартальный журнал «Столичный экспресс»
Период поставки	**Печатная версия**	**Электронная версия**	**Печатная версия**
1 месяц	303,00 грн	216,00 грн	——
3 месяца	910,00 грн	648,00 грн	215,00 грн
6 месяцев	1742,00 грн	1230,00 грн	430,00 грн
9 месяцев	——	1845,00 грн	645,00 грн
12 месяцев	——	2460,00 грн	860,00 грн

....

дата подпись Ф.И.О. должность

Отправьте «подписной купон – заявку» почтой или факсом по адресу:

Украина, 65001, г. Одесса, а/я 229, Издательская организация АО «ПЛАСКЕ», журнал «Транспорт»
Факс: +38 (048) 7-385-374; 7-287-221; Тел. редакции: +38 (044) 503-63-73
Тел.: 0 800 300 30 80 (бесплатно со стационарных телефонов)
Тел моб: +38 (050) 390-54-09; E-mail: subscribe@transport-journal.com

В случае заинтересованности Вам может быть выслан бесплатный экземпляр издания

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.

Who we are?

PKP Broad Gauge Metallurgical Railway Line Ltd. is a company acting on the freight transport market offering complex services covering import, export and transit. PKP LHS is the only broad gauge railway line (1520 mm) on the territory of Poland and through the Ukrainian railway system has a direct access to railways of all CIS countries, The Trans-Siberian Railways and through Kazakhstan to China. The Polish section of the line begins in Hrubieszów and ends in Sławków, about 30 km from Katowice. E30 line is a natural extension of LHS line further heading to Western Europe. There is a possibility to connect the line with Ukrainian and Russian railway system and to create the Pan-European overland transport corridor- Europe-Asia.

We are open to New challenges

О нас

Общество ПКП Металлургическая Ширококолейная Дорога является фирмой, действующей в сфере грузоперевозок, оказывающей комплексные услуги в области перевозок товаров в импорте, экспорте и транзите. ПКП ЛХС является единственной на территории Польши магистралью 1520 мм и через украинскую железнодорожную систему 1520 мм - - ЛХС имеет непосредственный доступ к железным дорогам СНГ, Транссибирийской магистрали и через Казахстан в Китай. Польский отрезок начинается от польско-украинской границы в Хрубешове, а заканчивается в Славкове в 30 км от Катовиц. Линия E30 является натуральным продолжением ЛХС на Западную Европу, что представляет возможность соединения с железнодорожными системами Украины и России, а также создание Пан-Европейского коридора наземного транспорта Европа-Азия.

Мы готовы к новым вызовам

Kontakt
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa spółka z o.o.
22-400 Zamość
ul. Szczebrzeska 11
POLSKA
tel. +48 84 638 62 23
fax +48 84 638 52 36
www.lhs.com.pl
e-mail: info@pkp-lhs.pl

Путешествия, которые вдохновляют

Авиабилеты

Железнодорожные билеты

Автобусные билеты

Размещение в отелях по всему миру

Экскурсионные туры и пляжный отдых

Отдых на экзотических островах

Круизы по всему миру

Билеты на мероприятия по всей Украине

Экскурсионное обслуживание по Украине

Транспортное обслуживание

Деловой туризм

Страховые услуги

PLASKE TRAVEL

+38 (048) **7-385-385**

Работаем круглосуточно

www.plaske.travel